Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Kazernestraat 52
2500 EA DEN HAAG

Directie Europese en Internationale Zaken

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ezk

Datum 13 oktober 2026
Betreft Geannoteerde Agenda Energieraad 29 oktober 2026

Ons kenmerk
DEIZ / 108669262

Bijlage(n)
1

Geachte Voorzitter,

Hierbij vindt u de geannoteerde agenda voor de formele Energieraad van 29 oktober in Luxemburg. Tevens deel ik, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, in de bijlage het non-paper getiteld "Non-paper to foster the uptake of clean energy in mobility in the post-2030 framework". Hierin wordt de Nederlandse inzet en positie ten aanzien van tr nsport in het Europese post-2030 raamwerk voor energie beschreven. Het non-paper is opgesteld door IenW in samenwerking met EZK en andere betrokken departementen.

Hierbij maak ik tevens graag van de gelegenheid gebruik om terug te komen op de aangehouden motie van JA21 ingediend in het TMD Milieuraad over de IKC-ETS, waarbij ik heb aangegeven dat deze beter past bij de beleidsverantwoordelijkheid van de Energieraad.[1] De aangehouden motie van JA21 betrof de verschillen in compensatie van industriële elektriciteitskosten tussen lidstaten en in de uitleg van Europese regels voor een dergelijke compensatie. Het kabinet acht het van belang dat het Europese staatsteunkader helder en duidelijk is, om te zorgen voor een gelijk speelveld binnen de Europese Unie. Het kabinet zet zich, in gesprekken met de Commissie en andere lidstaten in voor voldoende ruimte binnen en eenduidigheid van het Europese staatsteunkader om de energie-intensieve industrie gericht te kunnen compenseren voor hoge elektriciteitsprijzen en netkosten, om te zorgen voor een gelijk speelveld binnen de Europese Unie en op mondiaal niveau. Het kabinet is echter van mening dat lidstaten niet moeten worden verplicht om de industrie te compenseren voor indirecte ETS-kosten of andere kosten. De wijze waarop deze steun eventueel wordt ingericht door lidstaten is een nationale bevoegdheid en is afhankelijk van politieke keuzes en beschikbare budgetten in de betreffende lidstaat. Gelet op verschillende situaties en context in alle lidstaten is niet elke regeling of compensatie die in een bepaalde lidstaat bestaat ook doelmatig in Nederland. Het gelijktrekken van staatssteun met andere lidstaten kan daarom leiden tot

[1] Dit gaat om motie nr. 1053 (21501-08) met het verzoek te pleiten voor bindende Europese afspraken over gelijke compensatiepercentages. Over motie nr. 1052 (21501-08) met het verzoek om een inventarisatie aan de Kamer voor te leggen om aantoonbare Nederlandse achterstanden in compensatie t.o.v. België, Duitsland en Frankrijk in kaart te brengen is de Kamer separaat geïnformeerd.

compensatie voor bedrijven die dat niet nodig hebben. Het kabinet ontraadt daarmee de eerder aangehouden motie die vraagt om bindende compensatiepercentages. Het kabinet zet zich in de geest van de motie wel bij de Commissie in om meer eenduidigheid te krijgen van wat binnen de bestaande regels door de Commissie is toegestaan om interpretatieverschillen tussen lidstaten en eventueel daaruit voortvloeiende effecten op het gelijke speelveld zoveel mogelijk te beperken.

Stientje van Veldhoven-van der Meer
Minister van Klimaat en Groene Groei

Geannoteerde Agenda Energieraad 29 oktober, Luxemburg

Op 29 oktober a.s. vindt in Luxemburg de formele Energieraad plaats. Op het moment van schrijven is de exacte agenda nog niet bekend en ontbreken de stukken nog die nadere duiding geven aan de inhoud van de discussies. Naar verwachting staan op de agenda het Commissievoorstel over nettarieven en energiebelasting, de verwachte herziening van het Europese energieleveringszekerheidsraamwerk en het post-2030-kader voor energie.

Wetsvoorstel nettarieven en energiebelasting

Naar verwachting staat een beleidsdebat geagendeerd over het Commissievoorstel netwerktarieven en energiebelasting. Het Ierse voorzitterschap streeft naar het bereiken van een Algemene Oriëntatie op het voorstel tijdens de Energieraad van 10 december a.s.[2]

Het doel van dit voorstel is om twee componenten van de elektriciteitsrekening, namelijk 'netwerktarieven' en 'energiebelasting' betaalbaar te houden en elektrificatie te bevorderen. Met dit voorstel wil de Commissie sterkere prikkels introduceren voor een efficiënt en doelmatig gebruik van het elektriciteitsnet. Op het gebied van de energiebelasting wordt voorgesteld om elektriciteit verplicht gelijk of lager te belasten dan fossiele energieproducten, waaronder aardgas.

Nederland staat positief tegenover de doelrichting van deze verordening om de elektriciteitsrekening te verlagen en steunt het voorstel tot verdere harmonisatie en verduidelijking van de Europese uitgangspunten voor nettarieven. Dit is van belang om het gelijke speelveld in de Europese interne markt te bevorderen.

De hoge nettarieven in Nederland en andere lidstaten vormen een drempel voor elektrificatie en verduurzaming van de industrie en leggen druk op de concurrentiekracht van het Europese bedrijfsleven ten aanzien van derde landen. Nederland zal zich tijdens de Raad ervoor inzetten dat in de verordening duidelijk wordt voorgeschreven welke mogelijkheden lidstaten en toezichthouders hebben om de netwerkkosten voor de energie-intensieve industrie te kunnen verlagen. Nederland heeft hierbij de voorkeur voor het toestaan van directe en gerichte subsidiëring van netkosten van de energie-intensieve industrie, om een gelijk speelveld te creëren, investeringen in elektrificatie te stimuleren en tijdens de transitie een gerichte aanpak te bieden. Zo wordt het effect geminimaliseerd dat huishoudens via hun nettarief meebetalen aan lagere tarieven voor de industrie. Ook om deze reden heeft subsidie de voorkeur boven kortingen op nettarieven.

Wat betreft het onderdeel energiebelasting onderschrijft Nederland het uitgangspunt dat de belastingheffing op energie elektrificatie niet zou moeten belemmeren. Door elektriciteit lager te belasten dan aardgas kan worden bijgedragen aan verduurzaming, vermindering van de afhankelijkheid van fossiele

[2] Uw Kamer is op 18 september jl. middels het BNC-fiche geïnformeerd over de kabinetspositie op dit Commissievoorstel.

energie en versterking van het Europese concurrentievermogen. Echter vindt Nederland dat fiscale besluitvorming unanimiteit vereist en dat dergelijke voorstellen via de Energy Tax Directive en de daarvoor geldende rechtsgrondslag moet verlopen.

Raamwerk energieleveringszekerheid

De Commissie heeft aangekondigd later dit jaar een wetgevend voorstel te presenteren voor een hernieuwd Europees energieleveringszekerheidsraamwerk. In dat kader zal de Commissie naar verwachting een voorstel doen voor de herziening van de verordening voor de risicoparaatheid van de elektriciteitssector[3] en de verordening voor de leveringszekerheid van gas[4]. Nederland verwelkomt de aangekondigde herziening en ziet uit naar het voorstel.

Voor wat betreft de verordening voor gasleveringszekerheid zet Nederland in op een toekomstbestendig EU-kader dat is afgestemd op de nieuwe realiteit van de Europese gasmarkt. Nederland heeft hiertoe, samen met Duitsland en Oostenrijk, een non-paper ingediend bij de Europese Commissie[5] en aanvullende prioriteiten uiteengezet in de Kamerbrief over het strategisch gasbeleid[6]. Zoals aangegeven in deze Kamerbrief is het kabinet voorstander van een alternatief op de huidige Europese vuldoelstellingen. Deze doelstellingen werken marktverstorend en leiden tot onevenredige kosten voor lidstaten met veel opslagcapaciteit (zoals Nederland). Als alternatief voor de vuldoelstellingen wil het kabinet inzetten op het explicieter verankeren van gasopslag in de zogenoemde Europese gasleveringsnorm (die ziet op extreme koude, een extreem hoge gasvraag en uitval van infrastructuur onder gemiddelde winterse omstandigheden) door leveranciers van beschermde afnemers te verplichten (een deel van het) gas dat nodig is om invulling te geven aan de gasleveringsnorm aan te houden in een gasopslag. Ten slotte wil het kabinet pleiten voor verplichte strategische opslag voor lidstaten, om fysieke tekorten tegen te gaan, met een eerlijke verdeling van de kosten. Zoals aangegeven in de Kamerbrief strategisch gasbeleid is hier thans nog geen draagvlak voor onder lidstaten, maar het kabinet zal dit bij de Energieraad opnieuw onder de aandacht brengen.

Op het gebied van elektriciteit hecht het kabinet belang aan verbetering van het EU-kader voor risicoparaatheid. Daarbij is ook een helder kader voor regionale samenwerking van belang. Het kabinet zet zich daar samen met buurlanden via het Pentalateraal Energieforum voor in. Solidariteit tussen landen in geval van een elektriciteitscrisis is cruciaal bij deze regionale samenwerking ter versterking van onze risicoparaatheid. Het kabinet zou daarom graag meer sturing krijgen vanuit de EU-kaders voor de nadere invulling daarvan. Tot slot vindt het kabinet het van belang om de Europese kaders voor risicoparaatheid voor gas en elektriciteit beter op elkaar aan te sluiten.

[3] Verordening (EU) 2019/941.
[4] Verordening (EU) 2017/1938.
[5] Kamerstuk 2025D48422.
[6] Kamerstuk 2026Z19973.

Met betrekking tot olie acht Nederland het van belang dat strategische oliereserves beschikbaar blijven om de gevolgen van de aanhoudende onzekerheid rond de Straat van Hormuz op te kunnen vangen. Nederland hecht eraan dat de inzet van strategische reserves op Europees niveau wordt gecoördineerd, omdat dit het meest effectief is. Het is nog niet duidelijk of de aangekondigde herziening van de richtlijn oliereserves onderdeel uitmaakt van dit pakket of afzonderlijk op een later moment zal worden voorgelegd door de Commissie.

Post-2030-kader voor energie

Naar verwachting zal tijdens de Energieraad een gedachtewisseling plaatsvinden over het Europese energiekader voor de periode na 2030 en mogelijke energiedoelen voor 2040. De Europese Commissie heeft aangekondigd om eind 2026 een pakket te presenteren voor het Europese klimaat- en energiekader na 2030 ter invulling van het klimaatdoel voor 2040 op weg naar klimaatneutraliteit in 2050.

Conform het eerder met de Kamer gedeelde non-paper over het post-2030 kader voor energie[7] zet Nederland in op duidelijke energiedoelen voor 2040. Nederland zal tijdens de Raad pleiten voor een bindend Europees doel voor schone energie (hernieuwbare energie en nucleaire energie), een bindend Europees doel voor finaal energieverbruik, een indicatief Europees doel voor elektrificatie en nationale doelen voor de transportsector. Deze doelen moeten worden ondersteund door een sterk Europees instrumentarium dat bijdraagt aan een gelijk speelveld en gebruik maakt van de interne markt. Nederland zal in deze samenhang pleiten voor een Europese bijmengverplichting voor groen gas.

Nederland verwelkomt de aankondiging van de Europese Commissie in het Elektrificatie Actieplan[8] om te komen met een indicatief Europees doel voor elektrificatie. Nederland hecht eraan dat dit doel indicatief en goed vormgegeven is, waarbij rekening wordt gehouden met belemmeringen voor elektrificatie, zoals netcongestie, en met sectoren waarvoor directe elektrificatie niet mogelijk is.

Nederland hecht aan een effectief instrumentarium om de opschaling van de Europese markt voor RFNBO ('renewable fuels of non-biological origin') te bevorderen. Afnamezekerheid is daarbij van groot belang voor investeringen in de toeleveringsketen en voor projecten die al investeringsbeslissingen hebben genomen. Nationaal bindende doelen zijn hierbij essentieel, ook na 2030. Voor industrie zet Nederland in op eindproductnormering als toekomstig alternatief voor RFNBO-doelen. Hierop moet snel voortgang worden geboekt. In de tussenliggende tijd zou herijking van de bestaande RFNBO-doelen in combinatie met gerichte Europese subsidiëring besproken moeten worden met het oog op en ten dienste van zowel zekerheid als haalbaarheid van het ingroeipad.

[7] Kamerstuk 21 501-33, nr. 1215.
[8] BNC-fiche Mededeling Actieplan Elektrificatie, Kamerstuk 22 112, nr. 4021.

Wat betreft transport onder het post-2030-kader voor energie zal Nederland pleiten voor een gelijker speelveld door geharmoniseerde eisen voor lidstaten, en voor het vergroten van de investeringszekerheid door het opnemen van langetermijndoelen en subdoelen voor hernieuwbare energie voor transport. Hierbij zal het kabinet zich onder andere inzetten voor bindende nationale doelen voor de inzet van RFNBO in transport.[9]

[9] Met deze GA deel ik namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat het non-paper getiteld "Non-paper to foster the uptake of clean energy in mobility in the post-2030 framework" met de Kamer.

NON-PAPER TO FOSTER THE UPTAKE OF CLEAN [1] ENERGY IN MOBILITY IN THE POST-2030 FRAMEWORK

EU 2040 energy targets are essential to provide long-term investment certainty, support the transitioning away from fossil fuels and to give clear direction. They should be supported by strong European instruments to help ensure an efficient energy transition and support market development across the European Union. This non-paper focuses on the transport instruments that the new clean energy framework should entail.

The current renewable energy framework has been an instrumental driver of the energy transition in the transport sector up to 2030, next to sectoral legislation such as RefuelEU Aviation, FuelEU Maritime and CO2 emission standards for cars and vans. As the Commission prepares its proposals for the post-2030 framework, it is essential to build on this foundation while addressing key areas that require further attention. A well-designed framework should provide long-term investment certainty, a level playing field, and mode-specific effectiveness to support the transition to sustainable mobility.

The Netherlands supports a framework that is harmonised, ambitious and coherent, and that incentivises the phase-out of fossil fuels in all modes of transport through the uptake of renewable alternatives.

1. Strengthen investment in renewable and other clean fuel production, while maintaining a level playing field for energy suppliers.

The market mechanism for renewable fuels in transport (Article 25.4 RED) should be modified to ensure the energy transition throughout different modes of transport, hence maintaining a level playing field. The current framework's broad sectoral targets do not always provide sufficient incentives for decarbonisation in specific transport segments, particularly inland navigation and maritime transport. In addition, divergent national implementation increases complexity for fuel suppliers, hinders the offtake of renewable fuels and undermines cross-border investment. Binding mode-specific minimum obligations are needed to reduce the risk of bunker tourism and to create a European level playing field for fuel suppliers, while offering investment security for renewable fuel producers.

A more targeted approach is required to ensure that decarbonisation efforts are cost-effective and aligned with market realities.

This requires the following policy choices:

- Introduce separate, annually increasing renewable energy minimum binding targets for road transport, inland navigation and maritime transport sectors. Sector-specific binding sub-targets – including for RFNBO's and electrification – should likewise be established for each transport sector on an annual basis to maintain a European level playing field, particularly for the waterborne sectors, and should be uniform to all EU Member States.
- Set these annually increasing obligations through to 2050 to provide long-term investment certainty for renewable fuel producers.
- Ensure that the beneficial use of CO_2 in horticulture in a responsible manner is taken into account in greenhouse gas calculations.

2. Harmonise the instruments for renewable and clean fuels in transport, while keeping them ambitious

The market mechanism for renewable fuels in transport (Article 25.4 RED) should be further harmonised to ensure a level playing field for all stakeholders, reduce administrative burdens, and facilitate faster implementation.

The interaction between different EU instruments can create unintended complexities that hinder implementation. For example, the current inclusion of aviation fuels in RED transport targets, while ReFuelEU Aviation imposes separate obligations, can lead to misalignment and unnecessary

[1] Renewable and nuclear energy

administrative burdens. Moreover, better alignment between the RED and the EU ETS is essential. Unclear rules, such as on mass balance and greenhouse gas emissions reduction calculations, lead to different interpretations and may result in inconsistent implementation across Member States. The future framework should therefore harmonise these instruments to create a coherent and predictable regulatory environment.

Key policy choices include:

- Clarifying the role of aviation within the RED market mechanism. Currently, aviation fuels are included in the RED targets, but ReFuel EU prohibits member states to include it in the RED market mechanism.

- Making a clear choice between a compliance obligation on either lifecycle greenhouse gas emission reductions, or on energy content.

- Expanding the scope of the market mechanism to cover all fossil transport fuels delivered to the transport modes that are included. Include fuels supplied to non-road mobile machinery, thereby reducing administrative burdens.

- Harmonising the rules governing renewable energy deployment within ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime, the EU ETS and ETS-2. Points for harmonisation are amongst others clarification on desirable multiple claims and the role of physical deliveries vs administrative claims. Furthermore, the energy carriers allowed through RED are not always the same as the ones allowed in the mentioned other instruments (eg. Food and Feed crops are forbidden in ReFuelEU and treated as least favourable fossil fuel emission in FuelEU Maritime; fossil fuels with lower GHG emissions (such as LNG) can also be used to meet the target in FuelEU Maritime).

- Introducing clear criteria for eligible bio-feedstocks (like intermediate crops and severely degraded lands) for the production of advanced biofuels. The use of food crops should be regulated consistently across all sectors to avoid increasing the pressure on food prices and availability. Safeguards are also needed to prevent unintended consequences. These include limits on the use of food and feed crops, careful monitoring of sustainable biomass availability and robust supervision and enforcement across biomass value chains.

- Aligning definitions across policies.