

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek

buiten verzoek.

Dinsdag 10 november

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

Vervolgens is het woord aan Diederik Samsom, kabinetschef van vicevoorzitter van de Commissie Frans Timmermans over onder meer de Green Deal.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

Spreekpunten:

buiten verzoek

- Na de pauze gaan we door met Diederik Samsom.

buiten verzoek.

buiten verzoek

11:30 – 12:15

Diederik Samsom – Europese Green Deal, Just Transition Fund en van boer naar bord

11:30 – 11:35 *Introductie Diederik Samsom door directeur DIE*

11:30 – 11:50 *Inleiding*

11:50 – 12:15 *Q&As – gemodereerd door directeur DIE: kick-off vraag door dirDIE, Q&A's aan de hand van de Q&A-functie in Zoom*

Poll: reductiedoelstelling CO2 55% in 2030 is haalbaar in het land van mijn standplaats.

Introductie:

-Kabinetschef van Timmermans, daarvoor lijsttrekker en fractievoorzitter van de PvdA in de Tweede Kamer, eigenlijk is een introductie niet nodig. Ook zijn we alleen bekend met zijn verleden bij Greenpeace. Zijn activisme, echter, voert terug naar zijn tijd op de middelbare school. Hij voerde toen actie tegen het opgaan van het Stedelijk Gymnasium te Leeuwarden in een grote scholengemeenschap. Protestmarsen door het centrum en overleg tussen de gemeenteraad en de leerlingen en leraren met Diederik Samsom als drijvende kracht. Uitenlijk ging de school wel op in het grotere geheel van de scholengemeenschap, maar behield het een aparte status. De stap vanuit Leeuwarden, via Delft, Leiden en Den Haag, naar het Berlaymont was eigenlijk een kleine.

Kick-off vraag:

-Wat is volgens jou het grootste obstakel dat we moeten overwinnen om de Green Deal te implementeren en een succes te maken?

Reservevragen:

5.1.2a

-Fast forward naar 2024, waar staan we dan met de Green Deal en op het terrein duurzaamheid?

Spreekpunten:

- Hiermee zijn we aan het einde van deze sessie. Hartelijk dank, Diederik, voor je tijd.
- We gaan nu, na een korte pauze, door de afsluiting.

Aandachtspunten:

- Geschenk overhandigen [daadwerkelijke geschenk gaat via PVEU].

buiten verzoek.

- Hiermee zijn we aan het einde van DHC. Hartelijk dank voor jullie deelname.
- Tot volgend jaar!

Postbus 20061
2500 EB Den Haag
Nederland
www.rijksoverheid.nl

Datum 18-11-2020

Betreft Dossierhoudersconferentie Directie Integratie Europa 9 en 10 november

Beste Diederik,

Langs deze weg wil ik je nogmaals danken voor je inspirerende en energieke inbreng over de *Green Deal* en aanverwante onderwerpen tijdens de Dossierhoudersconferentie. Van de deelnemers heb ik louter positieve reacties gehad over jouw inbreng.

Hierbij doe ik jou ook het daadwerkelijke presentje toekomen.

Hartelijke groet,

5.1.2e

Verslag DHC 2020

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

Diederik Samsom - Green Deal

-Green Deal nu eens een akkoord niet op het niveau van laagste gemene deler. Ook inzet op beschermen biodiversiteit en onze leefomgeving.

- Nu niet allemaal deeloplossingen, maar een groot overkoepelende strategie/plan.
- Wenkbrauwen doen fronsen bij milieumakkers: economische insteek, niet duurzaamheid oid.
- Intrinsiek rechtvaardigheid bevorderen, niet achteraf repareren.
- 2008 Al Gore momentum voor klimaat (inzet Balkenende en Blair). Toen kwam crisis. Somsom vreesde herhaling.
- Nu anders, oa meer maatschappelijke steun, volwassener Europese samenwerking.
- Green Deal hart van herstel. Just Transition. Rechtvaardigheid, economische herstel renovation wave.
- NL lijkt geen haast te maken met plannen. En pas over anderhalf jaar met plannen te komen. Dan ben je te laat.
- Niet overhaasten in de uitrol, gaat voortvarend nu. Ten minste 55%. Herstelfonds kan hiervoor gebruikt worden. Meer publiek geld beschikbaar dan ooit.

Vragen

- Wat met reflex, ha meer geld? 5.1.2a
Ook in NL regio's (Oost-Groningen) transitie. Angst voor boot missen van economische ontwikkeling.
- Poll over haalbaarheid: nu nog differentieren mogelijk tot aan 55%. Niet alle LS hoeven hetzelfde te doen. Dat geeft ruimte. Richting klimaatneutraliteit uiteraard minder ruimte.
- Voedselvoorziening van buiten EU, hoe export negatieve externaliteiten te voorkomen: Farm to fork, wat intern in EU geldt, moet ook extern gelden bijv voor pesticiden. WTO nog een hobbel hierbij. Gezondheidsgrond voor uitzonderingen, milieu niet. EU moet hogere standaarden gaan opleggen: CBAM, pesticiden, houtproductie. Ook binnen CIE bij Trade moet mee.
- Bevolkingsgroei en Green Deal? Geen onderdeel van Green Deal. 10-12 miljard inwoners is haalbaar met Europese standaarden, vleesconsumptie wel problematisch.
- Green Deal breder dan EU in Europa? Noorwegen al op goede weg, voor Zwitserland ook goede vooruitzichten. Uitbreidingslanden, milieupolitiek en Green Deal worden meegenomen in traject. Buitenlandonderdeel geen sluitpost, maar integraal onderdeel.
- Just Transition: Renovation Wave, sociale huisvesting daar beginnen: lagere maandlasten. Zo profiteren met minder kosten en een comfortabeler huis. Tesla was nodig als stormram, maar niet voor iedereen, nu komen de grote merken met betaalbare varianten.
- minus 55% in december per se nodig? Ja, we mogen geen momentum verliezen. Ambitie vastleggen, daarna stap voor stap varkentje wassen. Wetgeving is een onderdeel daarvan.
- Grootste uitdaging: laten landen van de transitie waar iedereen van profiteert. Frans Timmermans belofte 3 miljard bonen te planten, een verandering ten goede.
- Oost-Europa veel meer mogelijkheden voor investeringen voor groene economische ontwikkeling. Veel ingrediënten voor succes aanwezig: jong, technisch geschoold, flexibiliteit.

Afsluiting

buiten verzoek.
buiten verzoek.
buiten verzoek.
buiten verzoek.

buiten verzoek.

+++

Verslag voor berichtenverkeer:

Titel: Virtuele DIE dossierhoudersconferentie november 2020

Samenvatting:

Vanwege de COVID-19 vond de DIE dossierhoudersconferentie dit jaar virtueel plaats. Als vanouds was er mooi en gevarieerd programma, gemodereerd door dirDIE en met de volgende sprekers:

buiten verzoek.

Kabinetschef Timmermans Diederik Samsom. Na de inleidingen van de sprekers volgden Q&A-sessies.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

Verslag:

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

Kabinetschef Timmermans Diederik Samsom

Green Deal (GD) verschilt van eerdere initiatieven op ten minste vier manieren: 1) ambitie, vermijdt het niveau van laagste gemene deler; 2) bevat geen deeloplossingen maar een overkoepelende strategie, in termen van ecosysteem; 3) groeistrategie en geen milieuplan, wat leidde tot scepticisme onder oude "milieumakkers" van Samsom; en 4) rechtvaardigheid staat centraal, aandacht daarvoor noodzakelijk want elke grote verandering gaat gepaard met Darwinistisch mechanisme.

In 2008 was er ook momentum voor klimaat, o.a. dankzij Al Gore. Toen kwam de crisis. Samsom vreesde aanvankelijk herhaling maar er is nu meer maatschappelijke steun en Europese samenwerking is volwassener. Grootste uitdaging komende tijd wordt 27 plannen samensmeden tot één project. Gevoel van urgentie onder lidstaten verschilt: Samsom ziet bijvoorbeeld een NL dat geen haast maakt met plannen. Als die er pas over anderhalf jaar komen, ben je te laat. Belangrijk dat NL goed aangehaakt is op waterstofinfrastructuur.

	5.1.2a
5.1.2a	Daarbij kan ervaring relatief recente transitie van NL regio's zoals Oost-Groningen nuttig zijn om te delen.

Voedselvoorziening van buiten EU en farm to fork: wat binnen EU geldt, moet ook buiten EU gelden, bijv. voor pesticiden. WTO is echter nog een hobbel hierbij, gezondheidsgronden zijn geldige reden voor uitzonderingen maar milieu niet. EU moet hogere standaarden gaan opleggen als het gaat om pesticiden en houtproductie en via het Carbon Border Adjustment Mechanism. Dat betekent dat binnen CIE ook DG TRADE moet worden meegenomen.

Bevolkingsgroei is geen onderdeel van GD. 10-12 miljard inwoners met Europese standaarden is haalbaar, wel is de vleesconsumptie problematisch.

Buitenlandparagraaf GD niet onderschatten, is integraal onderdeel ervan. Op lange termijn komen we nergens zonder dat aspect.

Just Transition: draagvlak creëren door te beginnen met energielasten/huisvesting, daarmee kunnen lagere maandlasten worden bewerkstelligd. Zo profiteren burgers van minder kosten en een comfortabeler huis. Idem voor elektrische auto.

55% op ER in december cruciaal, we mogen geen momentum verliezen. Ambitie vastleggen, daarna stap voor stap varkentje wassen.

Grootste uitdaging is garanderen dat iedereen baat heeft bij de transitie.

Oost-Europa kent heeft veel ingrediënten voor succes groene economische ontwikkeling, zoals jongeren die technisch geschoold en flexibel zijn.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek

From: [5.1.2e] <[5.1.2e]@minbuza.nl>

Sent: vrijdag 28 oktober 2022 15:51

To: [5.1.2e] <[5.1.2e]@minbuza.nl>

Cc: [5.1.2e] <[5.1.2e]@minbuza.nl>

Subject: Tbv overleg PVEU-AZ-BZ - landbouw

Ha [5.1.2e]

T.b.v. van overleg met PVEU-AZ-BZ nog paar dingen op gebied van landbouw, mocht landbouw ter sprake komen.

buiten verzoek.

- 8 Nov DG's LNV naar BXL, onder andere langs Samsom - stikstof, natuurherstel, etc. Ik zal in kernteam aandringen op gedeelde voorbereiding op in ieder geval natuurherstel.

buiten verzoek.

Groet en fijn weekend!

[5.1.2e]

buiten verzoek.

From: 5.1.2e

Sent: maandag 31 januari 2022 13:26

To: 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minbuza.nl; 5.1.2e @minbuza.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl>

Cc: 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minbuza.nl; 5.1.2e @minbuza.nl;
5.1.2e @minienw.nl>

Subject: RE: taxonomie en kernenergie - verdere opties?

Dit wordt voorbereid door de mensen die zich met mondiaal klimaatbeleid bezighouden. Aanspreekpunt is

5.1.2e @minezk.nl – 5.1.2e

Groet,

5.1.2e

From: 5.1.2e @minezk.nl>

Sent: maandag 31 januari 2022 13:09

To: 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minbuza.nl; 5.1.2e @minbuza.nl; 5.1.2e @minbuza.nl;
5.1.2e @minienw.nl>

Cc: 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minbuza.nl; 5.1.2e @minbuza.nl;
5.1.2e @minienw.nl>

Subject: RE: taxonomie en kernenergie - verdere opties?

Ha 5.1.2e allen,

Ik vraag me vooral af of woensdag op tijd is? In Politico stond vanochtend dat het college de delegated act op woensdag wil vaststellen.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e @minezk.nl>

Verzonden: maandag 31 januari 2022 13:09

Aan: 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minbuza.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minbuza.nl; 5.1.2e @minbuza.nl; 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl; 5.1.2e @minbuza.nl; 5.1.2e @minbuza.nl;
5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: taxonomie en kernenergie - verdere opties?

Dag allen,

N00006k niet. Heb het nog even nagevraagd en zal terugkoppelen.

1352131

Groet

Van: 5.1.2e @minezk.nl>
Verzonden: maandag 31 januari 2022 13:05
Aan: 5.1.2e @minbuza.nl>; 5.1.2e @minbuza.nl> 5.1.2e
5.1.2e @minbuza.nl>; 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e
5.1.2e @minbuza.nl>; 5.1.2e @minbuza.nl>; 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: taxonomie en kernenergie - verdere opties?

Hoi 5.1.2e
Ik heb geen uitvraag voor gesprekspunten taxonomie gezien voor dat gesprek. Anderen wel?

Groet
5.1.2e

Van: 5.1.2e @minbuza.nl>
Verzonden: maandag 31 januari 2022 12:38
Aan: 5.1.2e @minbuza.nl> 5.1.2e @minbuza.nl> 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl>
CC: 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e
@minezk.nl>; 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minezk.nl>;
5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e @minezk.nl> 5.1.2e
@minbuza.nl>; 5.1.2e @minbuza.nl>; 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: taxonomie en kernenergie - verdere opties?

Hi allen,
Van 5.1.2e begrijp ik dat de klimaatgezant woensdag met Samsom spreekt. Zit daar niet wat in op taxonomie?
Gr 5.1.2e

From: 5.1.2e @minbuza.nl>
Sent: maandag 31 januari 2022 12:04
To: 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minbuza.nl>
Cc: 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minezk.nl> 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e @minezk.nl> 5.1.2e
5.1.2e @minbuza.nl>; 5.1.2e @minbuza.nl>; 5.1.2e @minienw.nl>
Subject: RE: taxonomie en kernenergie - verdere opties?

Hoi allen,

Zie bijgevoegd een nieuwe draft van de Annex voor kernenergie, die we onderhands hebben gekregen van een andere LS. Interne status binnen de CIE verder niet bekend.

Graag het verzoek om dit zeer vertrouwelijk te behandelen en niet door te sturen naar andere collega's. We horen graag van jullie of de aanpassingen die hierin zijn gedaan tegemoet komen aan onze zorgen. Dan kunnen we dit ook meenemen in evt. gesprek dat voor woensdag moet plaatsvinden.
Groet,
5.1.2e

From: 5.1.2e @minezk.nl>
Sent: maandag 31 januari 2022 11:51
To: 00006 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e @minbuza.nl> 5.1.2e
5.1.2e @minezk.nl>; 5.1.2e @minbuza.nl> 1352131

Cc: [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2e @minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Subject: RE: taxonomie en kernenergie - verdere opties?

Ha [redacted] 5.1.2e en [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e en ik zijn het van harte eens met de mail van [redacted] 5.1.2e Fijn als er nog voor woensdag iets opgezet kan worden op basis van de voorbereiding voor MP.
Groet,
[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 31 januari 2022 11:23
Aan: [redacted] 5.1.2e @minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minbuza.nl>
Cc: [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2e @minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: taxonomie en kernenergie - verdere opties?

Hi [redacted] 5.1.2e even vanuit IenW alvast, ook vanwege bericht politico en in onze app dat delegated act mogelijk woensdag al uitkomt (!), gesprek met Samsom vandaag of morgen lijkt me dan van belang! Gesprek MP met von der Leyen komt dus mogelijk te laat (en is op punt kernenergie uiteindelijk vrij verdekt). Ik neem aan dat we de eerdere uitgebreidere voorbereiding voor de MP op kernenergie kunnen benutten voor dit gesprek met Samson.
Groeten,
[redacted] 5.1.2e

Van [redacted] 5.1.2e @minbuza.nl>
Verzonden: vrijdag 28 januari 2022 17:06
Aan: [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minbuza.nl>
Cc: [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minezk.nl>; [redacted] 5.1.2e @minbuza.nl>; [redacted] 5.1.2e @minbuza.nl>

Onderwerp: RE: taxonomie en kernenergie - verdere opties?

Beste [redacted] 5.1.2e

Dank voor je bericht en [redacted] 5.1.2e en ik hebben het onderling even besproken. Zeker nu dit onderwerp wordt meegenomen in het gesprek tussen de MP en VDL, is het de vraag welke toegevoegde waarde een brief nog heeft, tenzij we hier bepaalde punten extra in uit willen lichten. Een gesprek tussen [redacted] 5.1.2e met Diederik Samsom is altijd mogelijk en kunnen we ook opzetten. De vraag is of jullie dit nog willen voordat het gesprek tussen de MP en VDL plaatsvindt. Dat zou in onze ogen wel de meeste toegevoegde waarde hebben.
Groet,
[redacted] 5.1.2e

4. Gesprek met Diederik Samsom, Chef Kabinet Timmermans

Gesprek **5.1.2e** Diederik Samsom op 5 juli 2022

Aanwezigen

5.1.2e

Diederik Samsom

Opzet

Taal: Nederlands

Tijd/duur gesprek: 14.00-14.50 uur

Locatie: Berlaymont

Gesprek op verzoek van: PVEU

Doelstellingen

- buiten verzoek.
- Uitdragen NL standpunt over financiering van het REPower-EU-pakket. Kabinet zeer kritisch over financiering d.m.v. Market Stability Reserve (MSR).
- buiten verzoek.

Spreekpunten

[Klimaat/FF55]:

- Mijlpaal dat de Energie- en Milieuraad op belangrijkste voorstellen van FF55 een akkoord heeft bereikt. Belangrijk dat de kernpunten nog overeind staan. Nu met het EP in de trilogie deze ambitie vasthouden.

- 5.1.2a

buiten verzoek.

- buiten verzoek.
- buiten verzoek.

- buiten verzoek.

[REPowerEU]

- NL geen voorstander van genereren extra subsidies ten behoeve van REPower-EU.
- Voor NL onacceptabel dat, indien er toch besloten wordt tot extra subsidies, dit bekostigd wordt met de opbrengsten van extra ETS-veilingen uit de MSR. Dit ondermijnt EU-klimaatbeleid en de ETS-markt.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

Achtergrond

[Klimaat/FF55]

- De Milieuraad heeft op 29 juni jl. algemene oriëntaties bereikt op de kern van het Fit for 55-pakket: het emissiehandelssysteem ETS (incl. uitbreiding naar de gebouwde omgeving en wegtransport), Sociaal Klimaatfonds (SCF), reductiedoelstellingen in de niet-ETS sectoren (ESR), landgebruik en bosbouw (LULUCF) en de CO2-normen voor auto's en

4. Gesprek met Diederik Samsom, Chef Kabinet Timmermans

bestelwagens. Voorafgaand aan de Milieuraad werden op de Energieraad al akkoorden bereikt op hernieuwbare energie (RED) en energie-efficiëntie (EED).

- De onderhandelingen richtten zich op wens van 5.1.2a, NL en 5.1.2a om de omvang van het SCF omlaag te krijgen en op het verminderen van de impact van de maatregelen om 5.1.2a mee te krijgen.
- Uiteindelijk zijn de kernparameters volledig overeind gebleven, zodat het pakket op blijft tellen tot een broeikasgasreductie van ten minste 55% in 2030 (t.o.v. 1990) en de ambitie in het pakket is behouden.
- Het SCF is verkleind ten opzichte van het CIE-voorstel. Het rechtstaatmechanisme blijft van toepassing. Directe inkomenssteun uit het fonds is mede op NL verzoek gelimiteerd..

5.1.2a

5.1.2a

buiten verzoek.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

[REPowerEU]

- CIE stelt dat REPower-EU-pakket ongeveer 20 miljard euro kost.
- Enkele LS (waaronder NL) geven aan dat ze liever helemaal geen subsidies zien. Verwachting is echter dat die er wel komen.
- Groep van like minded LS allen negatief over financiering via MSR (conform voorstel CIE), maar momenteel nog onvoldoende voor een blokkerende minderheid. Voorkeur ligt bij financiering uit Innovation Fund (IF).
- Nog onduidelijk hoe TSJVZ dit verder willen brengen. Mogelijk presenteert FRAVZ nog een financiële verdeelsleutel in de laatste dagen van VZ-schap, maar indruk bestaat dat FRAVZ financiering en verdeelsleutel voor groot deel overlaten aan TSJVZ.
- FIN aangehaakt met andere LS om verdeelsleutel te ontwikkelen die beter/logischer uitlegbaar is dan RRF-sleutel, die op COVID-19 is toegespitst.

buiten verzoek.

buiten verzoek.

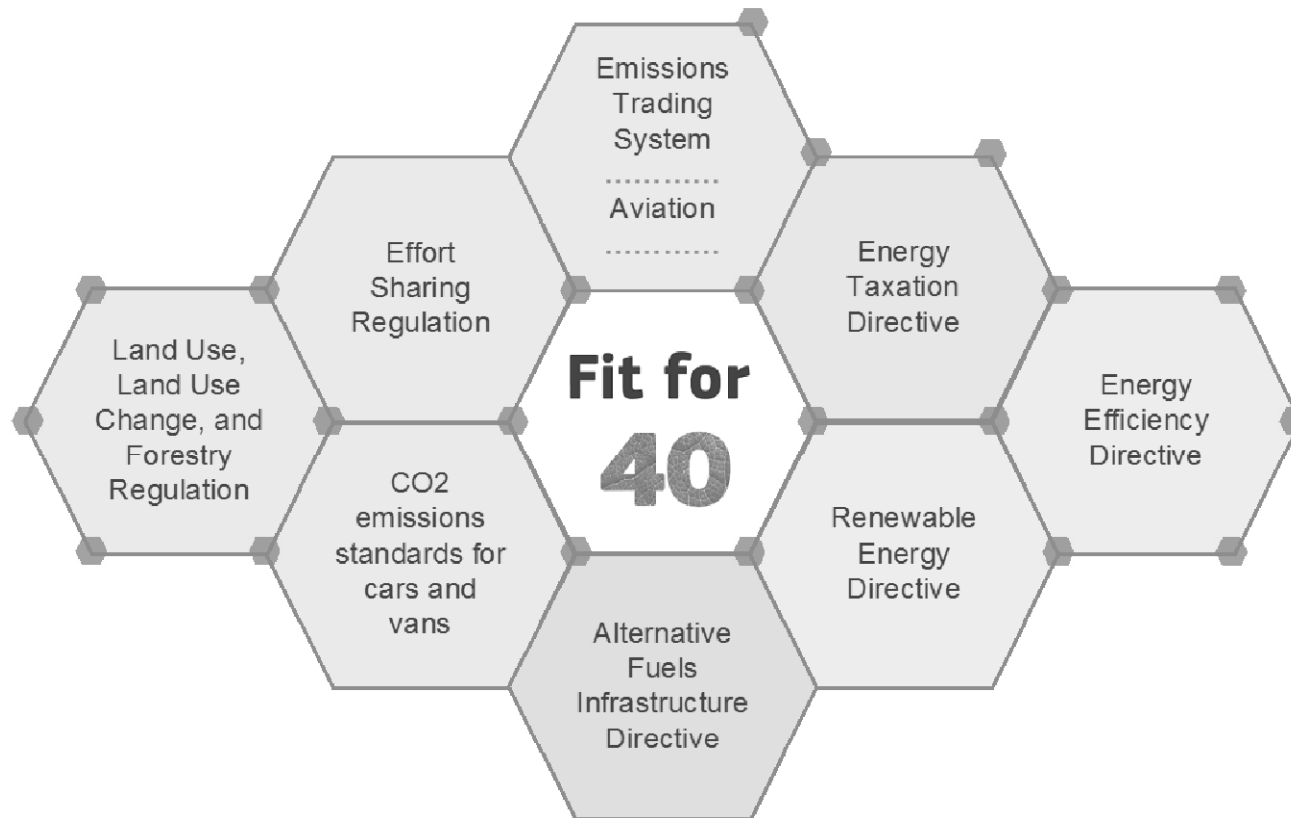


Fit for 55

Technical briefing

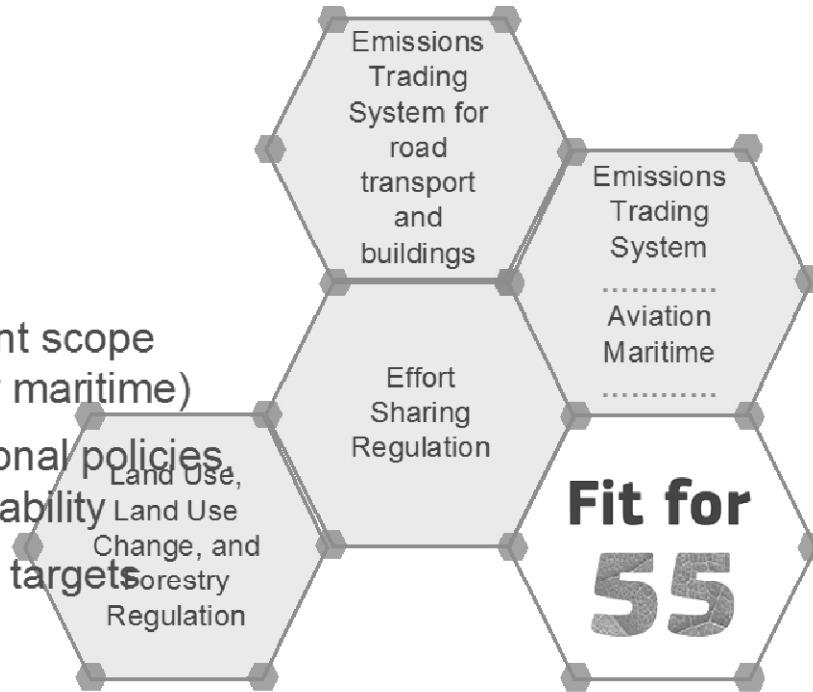
Diederik Samsom
5 July 2021

Architecture



Architecture

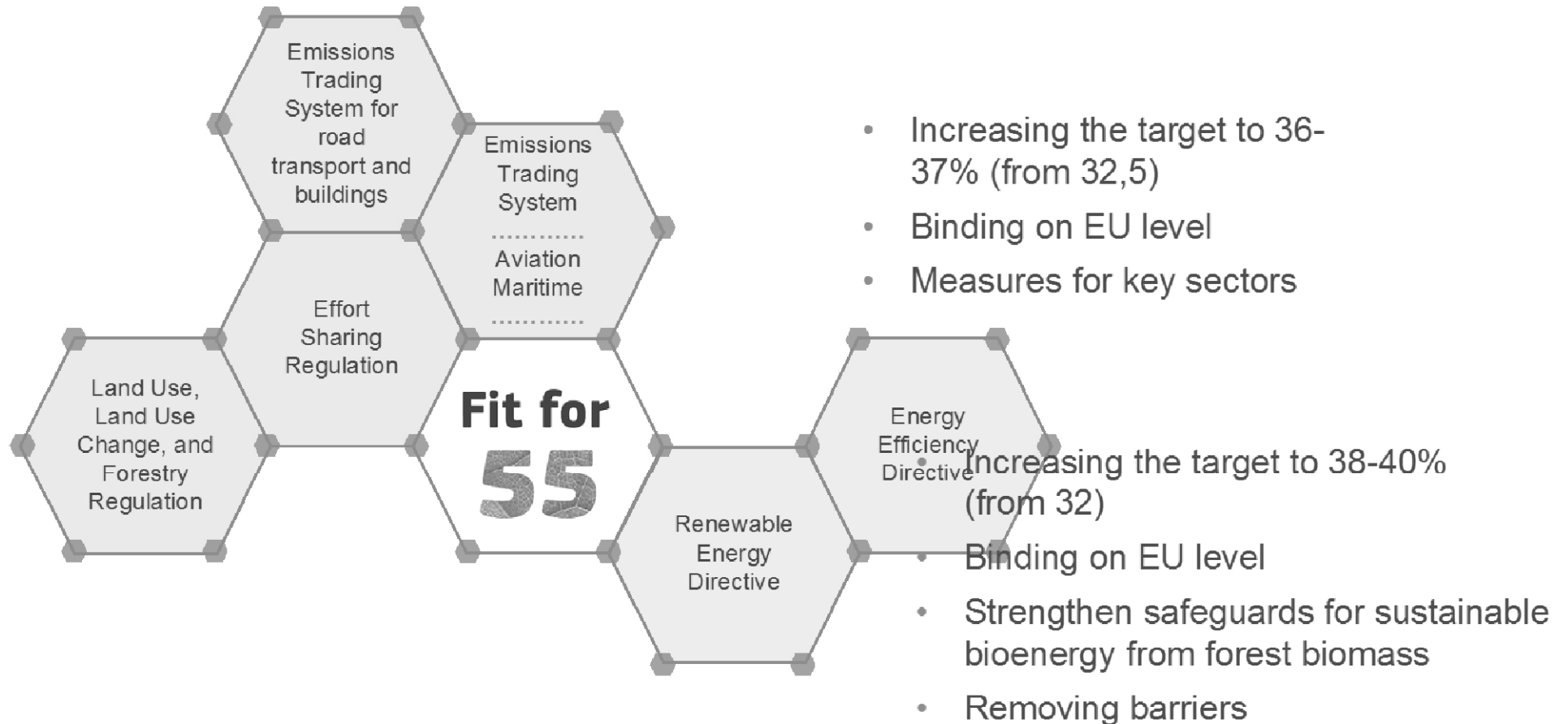
- Keeping its current scope (only adjusted for maritime)
- Incentivising national policies, ensuring accountability
- Upgrade national targets



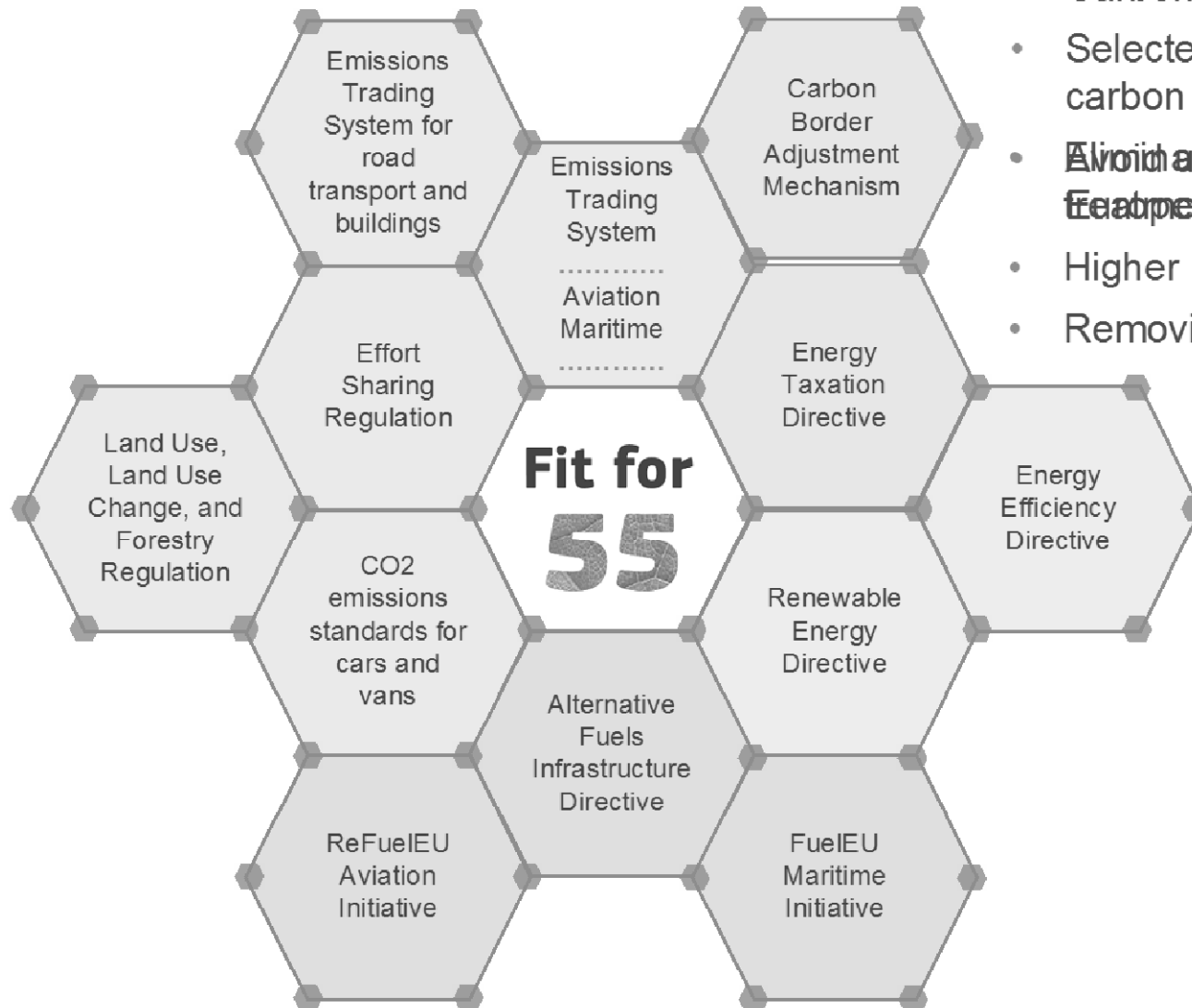
- Lower cap, strong price signal
- Maritime emissions covered by emissions trading
- Separate proposal for aviation (ETS + CORSIA)

- Increasing the Carbon Sink
- Halt biodiversity loss
- Combined land use and non CO2 agriculture sector from 2031 onwards
- Set climate neutrality in the combined sectors by 2035

Architecture

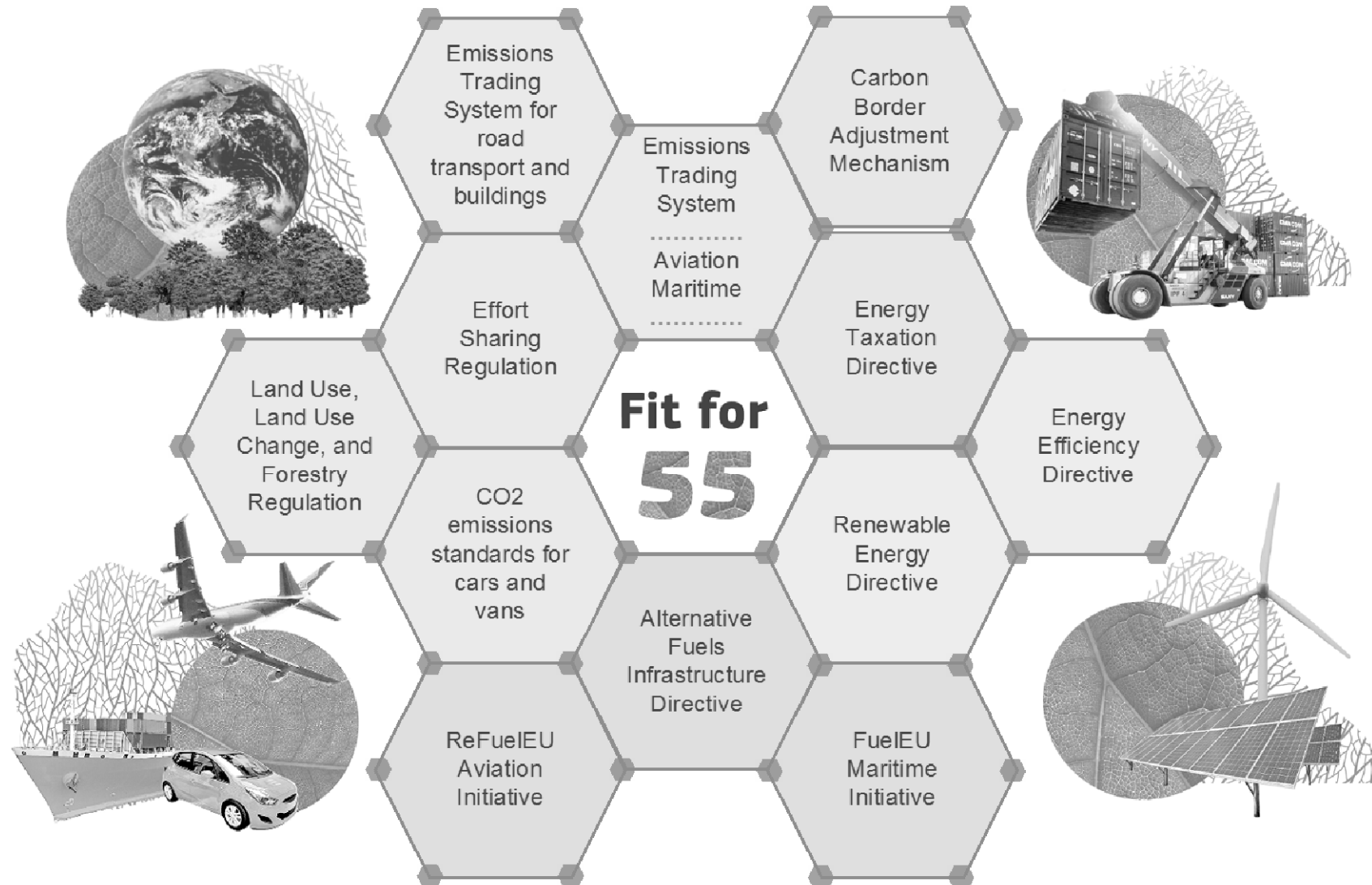


Architecture



- Carbon price on imported goods
- Selected sectors with risk of carbon leakage
- ~~Eliminating disadvantageous tax~~
- ~~European climate action technologies~~
- Higher minimum rate for fossil fuels
- Removing exemptions (kerosene)
- Obligation to use (blend) sustainable aviation fuels
- Decarbonise fuel mix used in the maritime sector
- Deployment of infrastructure for charging

Architecture



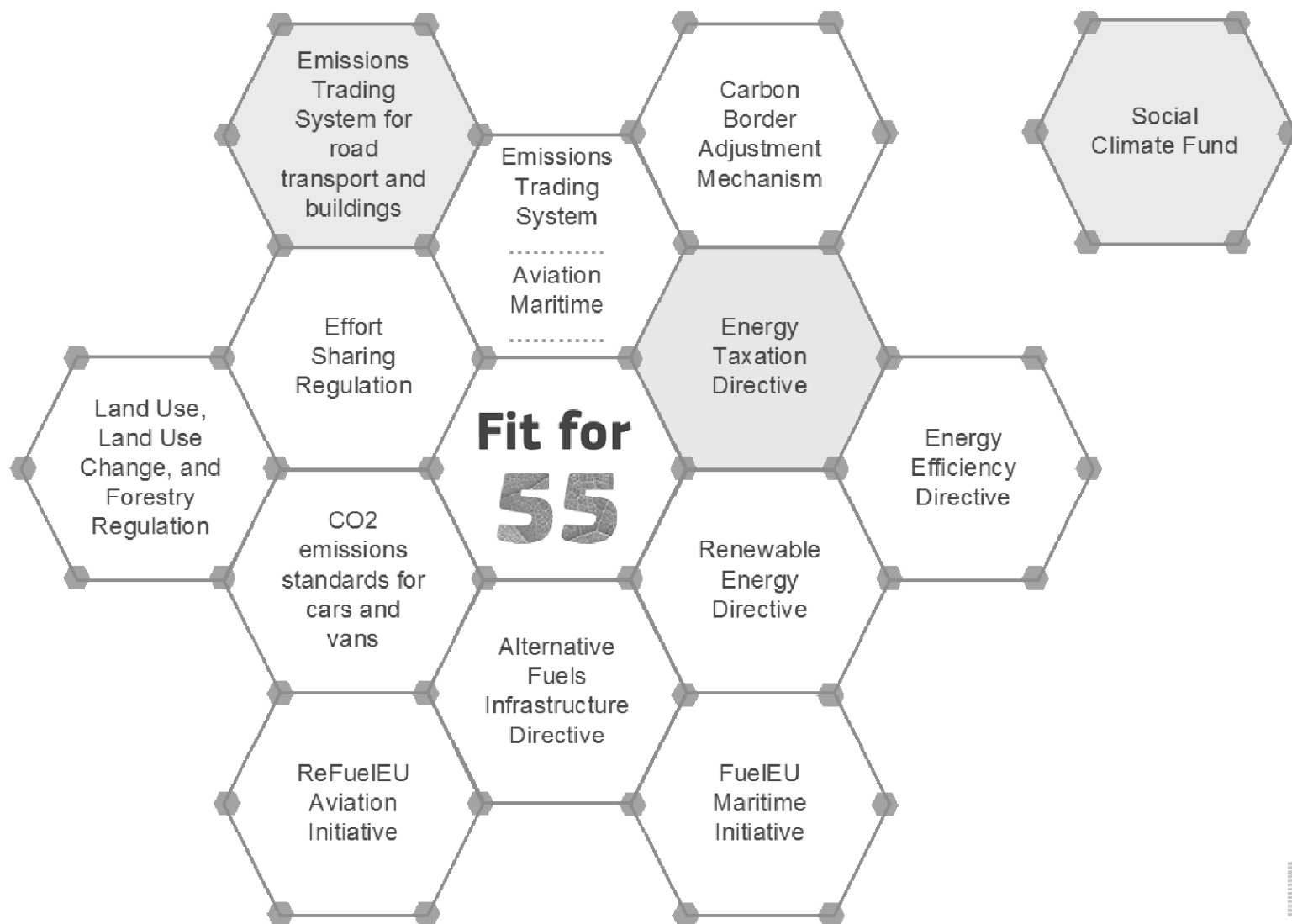
Interconnections



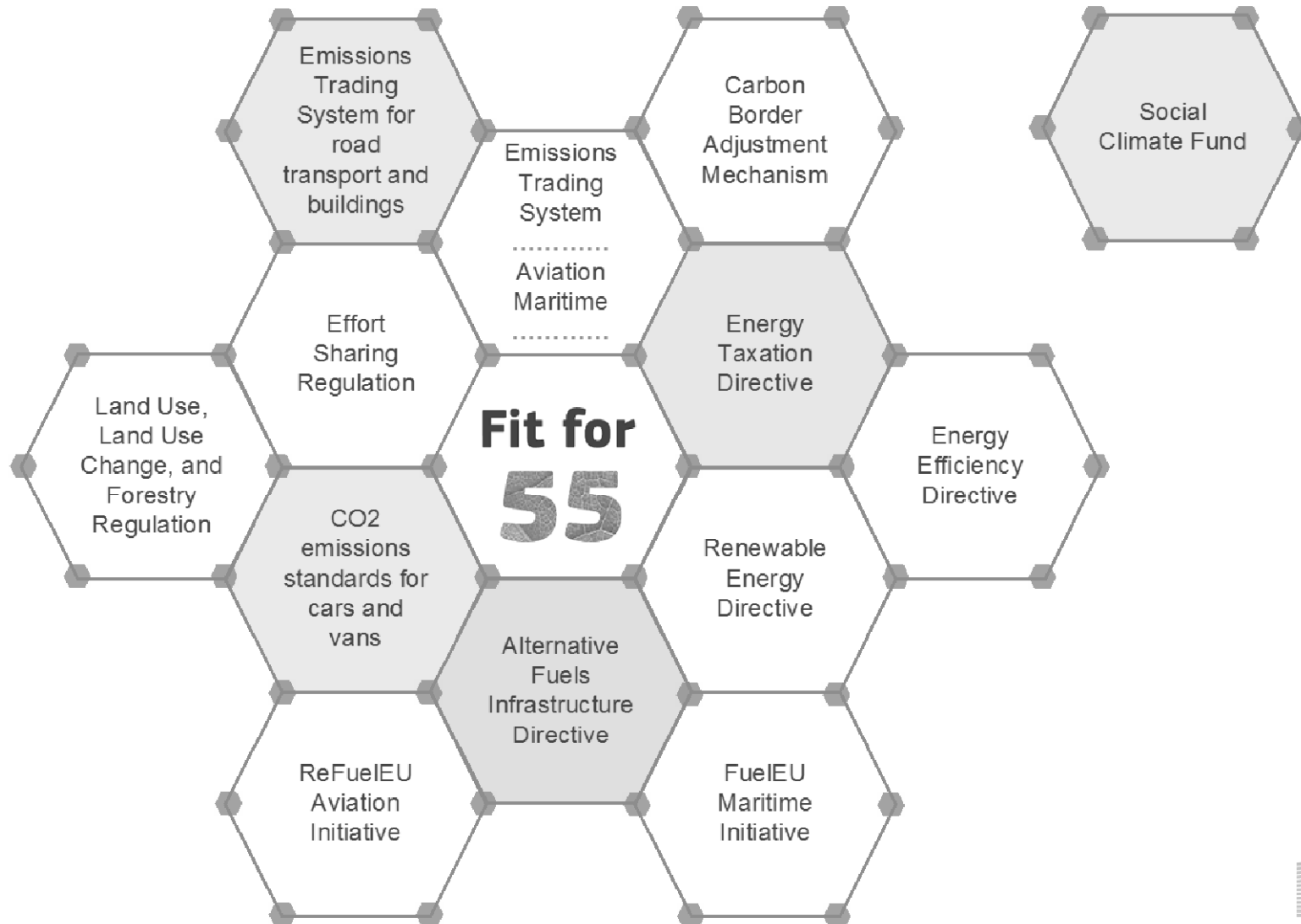
Interconnections



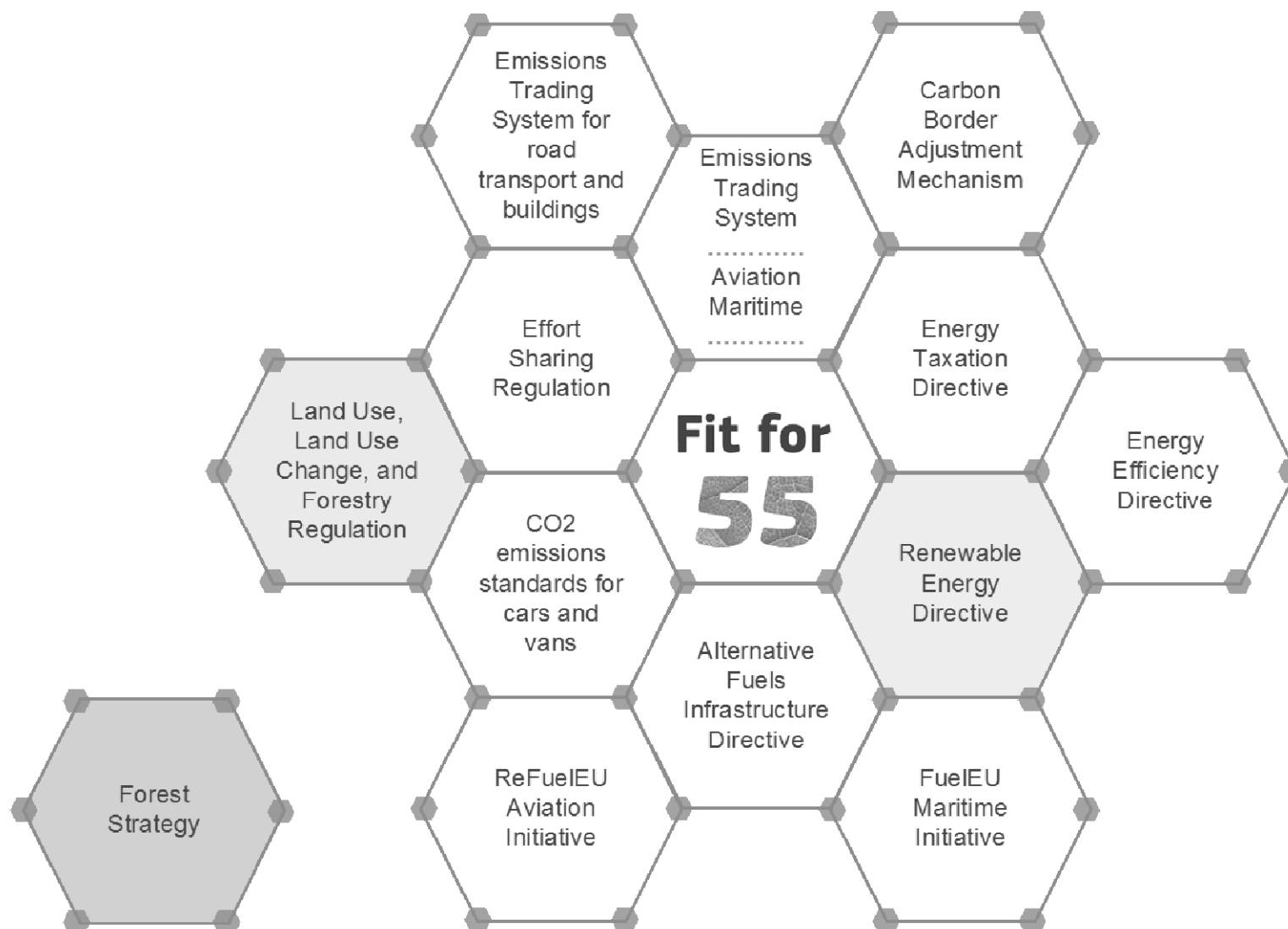
Interconnections



Interconnections



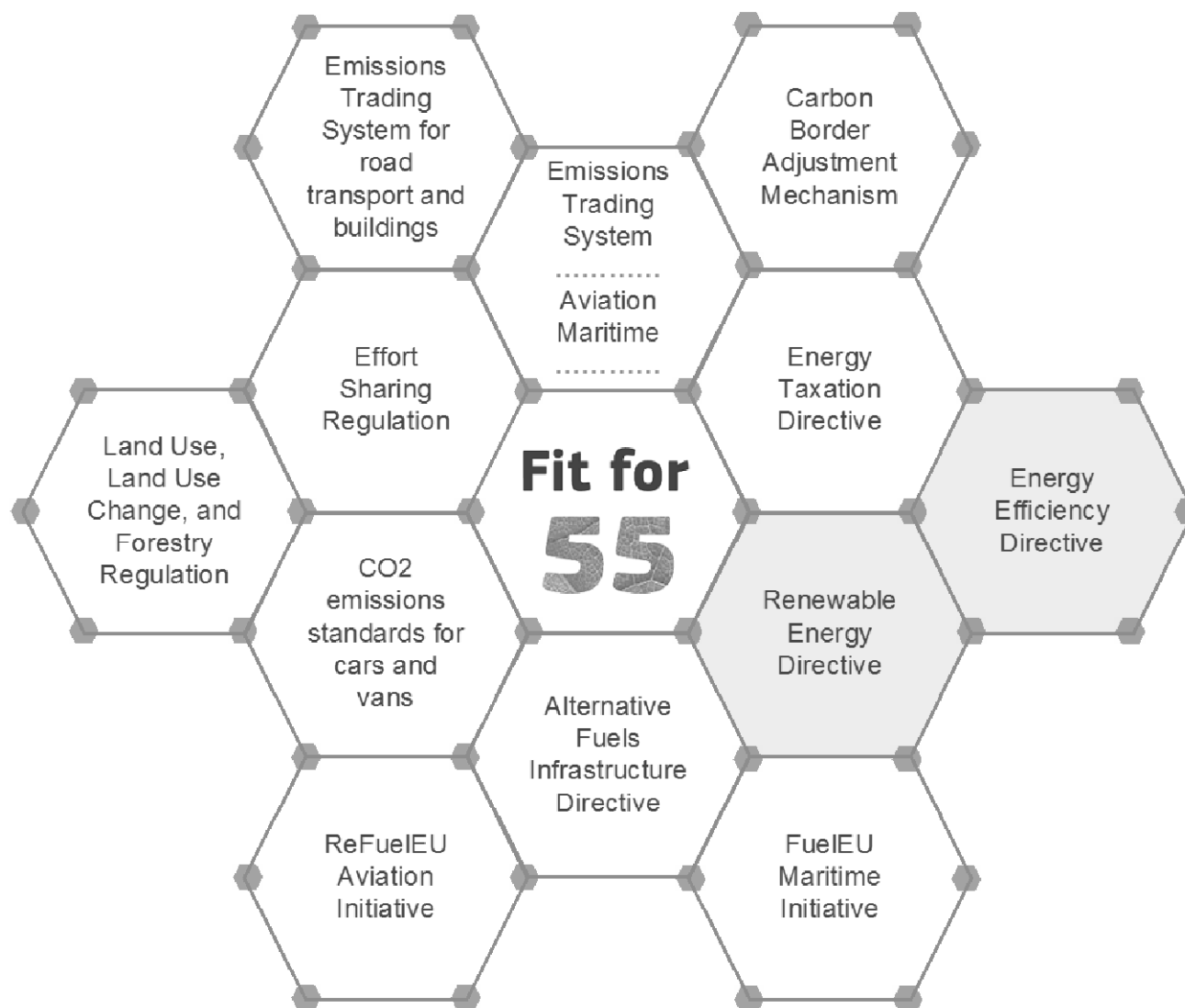
Interconnections



Interconnections

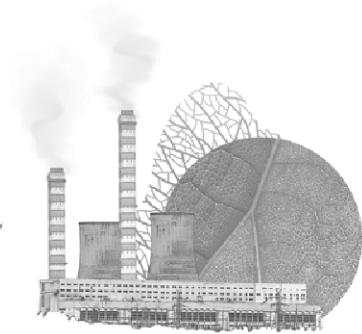


Interconnections



The Fit for 55 Solidarity Package

**Emissions
Trading System
(ETS)**



**Road Transport
and Buildings
ETS**



**Effort Sharing
Regulation
(ESR)**



Redistribution of allowances

**Effort sharing:
GDP / Cost effectiveness**

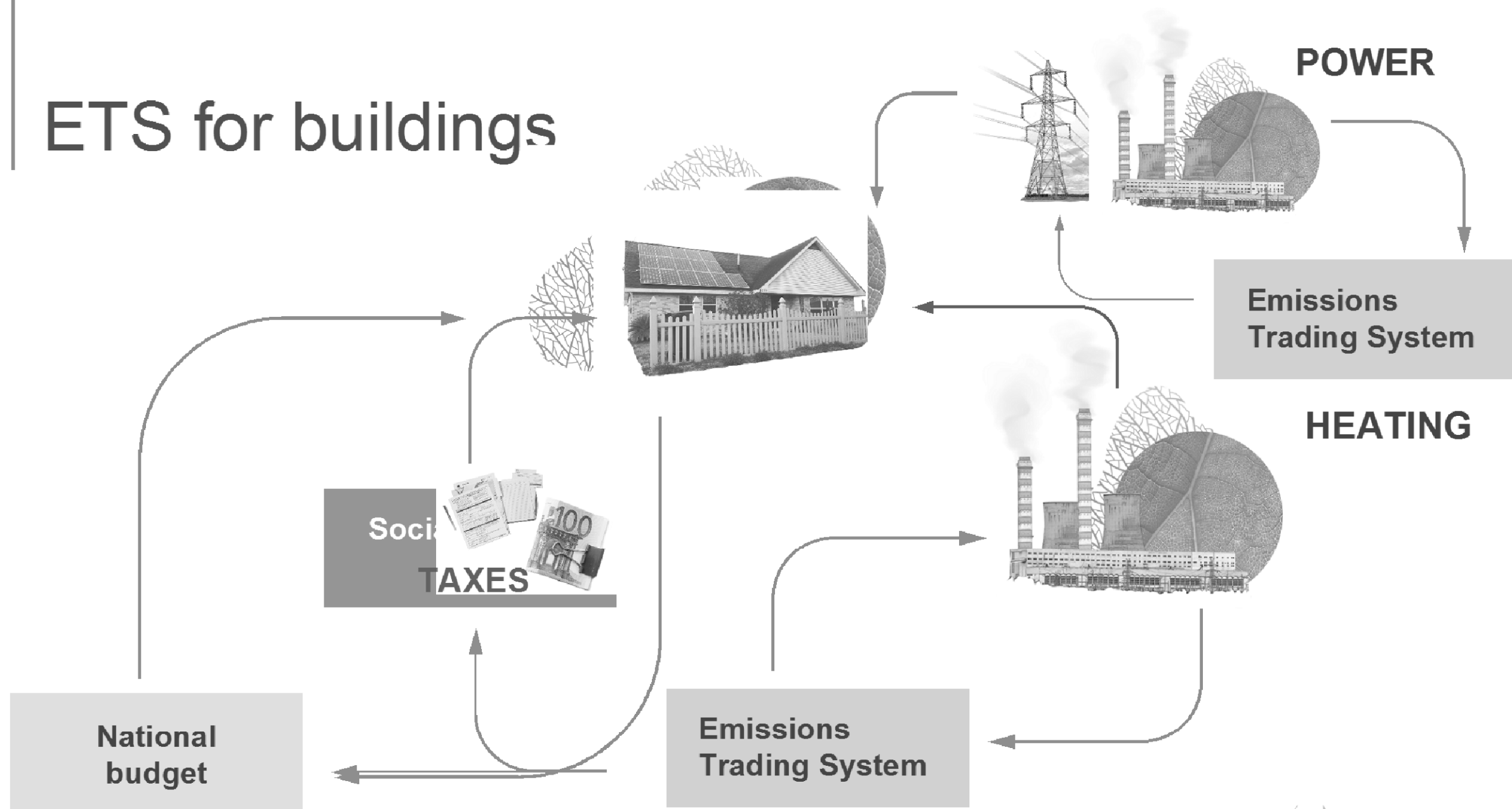
**Modernisation
Fund**

**Innovation
Fund**

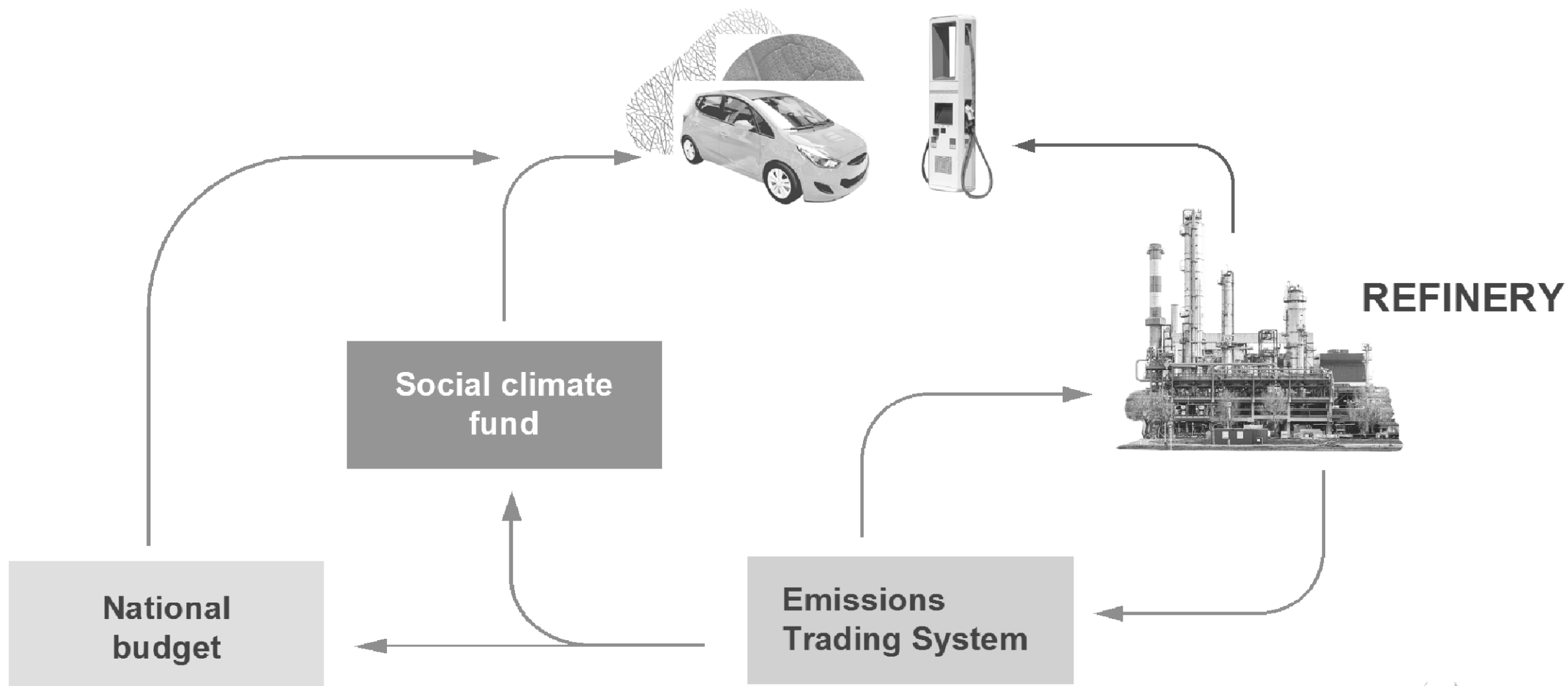
Social climate fund

Own resources

ETS for buildings



ETS for road transport



Thank you



© European Union 2020

Unless otherwise noted the reuse of this presentation is authorised under the [CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) license. For any use or reproduction of elements that are not owned by the EU, permission may need to be sought directly from the respective right holders.

Slide xx: element concerned, source: e.g. Fotolia.com; Slide xx: element concerned, source: e.g. iStock.com

To: [5.1.2e] [5.1.2e] @minbuza.nl; [5.1.2e] [5.1.2e] @minbuza.nl; [5.1.2e] @minbuza.nl; [5.1.2e]
[5.1.2e] @minbuza.nl; [5.1.2e] [5.1.2e] @minbuza.nl
Cc: [5.1.2e] [5.1.2e] @minbuza.nl; [5.1.2e] [5.1.2e] @minbuza.nl; [5.1.2e]
[5.1.2e] [5.1.2e] @minbuza.nl
From: [5.1.2e]
Sent: Fri 5/7/2021 5:09:14 PM
Subject: RE: Achtergrond RRF en klimaat mhoo diner maandag
Received: Fri 5/7/2021 5:09:15 PM

Dank! Is net op de valreep met M meegegaan.

Groet,

[5.1.2e]

From: [5.1.2e] <[5.1.2e]@minbuza.nl>
Sent: vrijdag 7 mei 2021 17:50
To: [5.1.2e] <[5.1.2e]@minbuza.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@minbuza.nl>; [5.1.2e]@minbuza.nl; [5.1.2e]
<[5.1.2e]@minbuza.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@minbuza.nl>
Cc: [5.1.2e] <[5.1.2e]@minbuza.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@minbuza.nl>; [5.1.2e]
<[5.1.2e]@minbuza.nl>
Subject: Achtergrond RRF en klimaat mhoo diner maandag

Dag allen,

In bijlage voorbereiding op klimaat en RRF mhoo het diner van M maandagavond in Brussel:

1. Oplegger klimaat met twee bijlagen

- Concept REA notitie inzet ER 25 mei t.a.v. klimaat (wordt 12/5 in HCEU besproken, 19/5 in REA)
- NL non paper met inzet voor Fit for 55 pakket dat CIE/Timmermans 14 juli zal uitbrengen

2. Stand van zaken RRF/herstelplannen incl. kernboodschappen.

Met veel dank aan respectievelijk [5.1.2e] en [5.1.2e]

Fijn weekend,

[5.1.2e]

PS Separaat stuurt [5.1.2e] nog cijfermateriaal n.a.v. verzoek M dat ons via [5.1.2e] bereikte (over impact assessments).

Vorbereiding gesprek Frans Timmermans maandagavond 10 mei 2021

Klimaat

Wat komt eraan?

Op 14/7 publiceert de Cie het grootste deel van het zgn. Fit-for-55-pakket, dat bedoeld is om het in december 2020 overeengekomen doel van ten minste 55% broeikasgasreductie in 2030 te implementeren.

Het pakket van 14/7 omvat het volgende:

- een herziening van het Europese emissiehandelssysteem (ETS), inclusief een herziening van de ETS-richtlijn voor scheep- en luchtvaart en mogelijk een voorstel voor uitbreiding van het ETS;
- een herziening van de *Effort Sharing Regulation* (ESR);
- een herziening van de verordening inzake emissies en verwijderingen uit landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw (LULUCF);
- een amendement op de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED);
- een amendement op de Richtlijn Energie-efficiëntie (EED);
- voorstellen over brandstofgebruik in de scheep- en luchtvaart (*ReFuelEU Aviation* en *FuelEU Maritime*);
- een amendement op de Richtlijn Infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFID);
- een amendement op de verordening voor CO₂-emissiestandaarden voor personenauto's en bestelwagens;
- een voorstel voor een koolstofheffing aan de grens (CBAM) en tot slot
- een herziening van de Richtlijn Energiebelastingen (ETD).

Daarnaast zal de Commissie ook voorstellen doen voor het gebruik van het ETS en een CBAM als Eigen Middel. In het laatste kwartaal van 2021 volgen nog voorstellen voor reductie van methaanemissies, energiestandaarden voor gebouwen (EPBD) en het decarbonisatiepakket (herziening derde gaspakket), die ook onder Fit-for-55 vallen.

Inzet NL op Fit-for-55-pakket

De hoofdpunten van de NL inzet op deze voorstellen is:

- Aanscherping van het ETS om dit in lijn te brengen met de doelstellingen voor 2030 en 2050 (klimaatneutraliteit).
- Aanscherpen bronbeleid (o.a. CO₂-emissiestandaarden voor auto's).
- Verdeelsleutel voor de nationale reductiedoelen voor de ESR dient meer dan nu gebaseerd te zijn op kosteneffectiviteit. Daarnaast dient de spreiding tussen de doelen af te nemen, aangezien alle LS uiteindelijk naar klimaatneutraliteit in 2050 toe moeten.

Zie voor een uitgebreidere inzet het bijgevoegde non-paper 'Considerations for the Fit-for-55 package'.

buiten verzoek.

Considerations for the Fit for 55% package

Key principles

The Netherlands welcomes the EU agreement to reach climate neutrality by 2050 and the agreement on the enhanced 2030 target of at least 55% net GHG emission reduction by 2030. How to deliver on the 2030 and 2050 targets will be the major challenge of the European Union and all its Member States in the coming years.

The EU's climate policy architecture should focus on emission reduction through a **coherent policy mix**. The current climate policy architecture with its separate pillars of the ETS, ESR, and LULUCF constitute a solid foundation. The Netherlands considers the following to be important:

1. **Strengthening the ETS** by bringing the cap in line with the new targets and strengthening the MSR;
2. **Ensuring emission reduction in the ESR sectors** through more stringent EU regulation such as CO₂ standards for vehicles and buildings;
3. **Provide incentives for enhancing carbon sinks** while safeguarding the environmental integrity of LULUCF accounting.

In addition, all EU climate policies, across all sectors:

- should primarily focus on **GHG emission reduction**, meaning supporting EU targets for e.g. renewable energy and energy efficiency should be in line with cost-effectively reaching the emission targets, also taking into account sector specific needs for innovation and autonomy with regard to creating an optimal energy mix;
- should ensure a **cost-effective pathway of all Member States** towards climate neutrality by 2050;
- should stimulate innovation and development, while avoiding carbon leakage and safeguarding the level playing field.

The road towards climate neutrality by 2050

It is necessary to achieve climate neutrality by 2050 in order to keep the goals of the Paris agreement within reach. How to deliver on the increased 2030 target ensuring a smooth pathway towards climate neutrality by 2050 will be the major challenge of the European Union and all its member states in the coming years.

The current climate architecture with its separate pillars of the ETS, ESR and LULUCF, supported by strengthened emission standards and targets for energy efficiency and renewable energy in line with a cost-effective approach, is a good basis for this.

The transition in one sector should not slow down emission reduction efforts in another sector. All sectors should take the necessary steps in order to reach the 2050 climate neutrality target. However, some flexibility between and within the pillars, as well as between Member States, should be allowed to stimulate cost-effective measures. Flexibility options need to be carefully assessed to ensure sufficient action is taken across all sectors, and the accounting methods have to be sufficiently robust. It is also considered to be important that specific elements of the Commission take into account broad societal consequences, in order to generate public support.

The Netherlands has the following considerations regarding a policy architecture that is fit for 55% in 2030 and climate neutrality in 2050:

1. Strengthening the ETS

The ETS has demonstrated to be the most cost-effective instrument to deliver on the EU climate targets in the past and is considered to be essential in delivering the enhanced EU 2030 climate target on the road to climate neutrality by 2050 as well. It incentivises the development of low-carbon technologies. The Netherlands therefore thinks it is vital to further strengthen the current EU ETS pillar and encourages the Commission to consider the following:

- **Strengthening the market stability reserve** to limit the surplus of allowances;
- **The reduction of the amount of free share allowances**;
- **An increase in the linear reduction factor**, resulting in an enhanced reduction of the cap;
- **If few negative effects** are found by the impact assessment, **rebasement of the emissions cap is considered as a possibility**;
- **Strengthening the EU ETS for the aviation sector** on top of measures aimed at in-sector emission reductions such as a European blending mandate. **Free allowances in the aviation sector should be phased out**;
- **Making use of opportunities under the ETS to facilitate options to reduce emissions**, or even achieve negative emissions, via facilitating CC(U)S¹, creating conducive incentives for electrification and modernizing the ETS benchmark².

2. Ensuring emission reduction in the ESR sectors

The Netherlands underlines the importance of strengthening EU CO₂ and energy standards for all ESR sectors to reach higher climate targets as well as a level playing field. The impact assessment of the Commission's Climate Target Plan showed that the overall ESR-target needs to be raised in order to realise the increased 2030 target. Speeding up emission reductions in all the ESR sectors is necessary in order to steer the EU towards climate neutrality by 2050. The Netherlands supports the following for a strengthened ESR architecture:

- **CO₂ and energy standards** (e.g. for vehicles, buildings and installations) should be strengthened and be one of the main drivers to reduce greenhouse gas reductions in the ESR-sectors. The Netherlands urges to combine these with a clear deadline for a phase out of the sale of vehicles with an fossil fueled internal combustion engine;
- In order to safeguard climate neutrality in 2050 in the EU at member state level, the current considerable **differences between ESR-targets of member states should be reduced to all steer towards climate neutrality by 2050 and should reflect cost-effectiveness**. Sufficient flexibility needs to be guaranteed in order to allow Member States to meet their ESR target while at the same time stimulating all Member States to contribute;
- **Any changes in the current policy structure should not occur before a thorough impact assessment** has given clarity on the effectiveness of a new structure. Should the Commission consider to place sectors currently covered by the ESR under a different or new emission trading system, and should this be proven to be the best, effective way forward, a new system could be considered only parallel to the existing system. A parallel system will safeguard sufficient action is taken in all sectors and in all Member States, for only the transitional period (at least until 2030), whilst ensuring practical feasibility.

3. Provide incentives for enhancing sinks while safeguarding the environmental integrity of LULUCF accounting.

The LULUCF sector is important in EU climate policy because the sector has the capacity to sequester carbon and plays an important role in the supply of raw materials necessary to realise a bio-based economy. The Netherlands supports a strengthened LULUCF pillar and is open to further investigate the options mentioned by the Commission. In the meantime, the Netherlands will examine the implications of possible changes to the LULUCF policy to the Netherlands. The Netherlands recognises that a strengthened LULUCF sector will increase the efforts in all Member States to reduce emissions and increase sinks, while safeguarding the robustness of the monitoring and accounting system. The Netherlands encourages the Commission to consider the following:

- The notion of broad **societal consequences** in order to generate public support should be considered with regard to any changes to the LULUCF policy as well;
- In considering any changes to the regulation, the **environmental integrity and robustness** of the regulation of the LULUCF sector has to be safeguarded;
- Changing LULUCF accounting rules should only be considered (as a last resort) if this would have clear positive implications on achieving reduced emissions from **increased sinks** of LULUCF.

¹ CCS, including cross-border CO₂ transport and CO₂ transport by ship and truck and investigation of integration of CCU.
² Benchmarks are less needed when product benchmarks are extended and the best benchmark is adjusted.

- * The policy architecture to achieve the common EU target of at least 55% by 2030 and climate neutrality by 2050 should take into account **specific circumstances within Member States**.
- * The use of LULUCF credits for compensation for sectors in the ESR should be assessed very carefully. While it could provide an extra stimulus for carbon sinks, it is important that the incentive to reduce emissions in ESR sectors will be maintained.

4. Considerations regarding emissions trading in new sectors.

Introducing emissions trading in new sectors, such as the built environment and road transport, requires careful consideration. The Netherlands is **not yet convinced but will critically assess** the Commission's impact assessments and concrete proposals.

If the impact assessments show the extension of the ETS to these sectors to be cost-effective and the Netherlands were to consider emissions trading in new sectors at all, we prefer **gradually starting with separate systems** (no integration with existing ETS for stationary installations) while keeping the ESR at least until 2030 as it is, so that different carbon price levels can co-exist and the pace of the transition in each sector can be safeguarded.

If the Commission considers to change the climate policy architecture, the Netherlands would like to encourage the Commission to take the following elements into account:

- * The Netherlands supports the Commission in its investigation of a combination of measures to tackle GHG emissions of maritime shipping, including the option of extending the EU ETS to maritime. In case the ETS option would prove convincing, the necessary **emission reduction in the maritime sector** would likely require the **creation of a separate maritime pillar**. The impact assessment should analyse whether (i) such a maritime EU ETS would be beneficial (ii) effectiveness is guaranteed and (iii) it is in line with the global maritime strategy (i.e. consistent with IMO decision-making). Starting with intra EU would leave out big emitters, while burdening small ship owners. This would require serious efforts to ensure that small ship owners will be able to invest in greening.
- * The Netherlands expects including **road transport** in the ETS will not lead to a significant amount of emission reductions in the Netherlands in comparison to strong emission standards and the RED transport target. The current road transport instruments provide the most efficient tools to achieve the 2030 emission reductions in the Netherlands. Emission trading should therefore **not replace sector-specific policies that have already proven to be effective** such as emission standards. The impact assessment should clarify whether the policy change will have complementary benefits i) to reaching a climate neutral Union by 2050 in comparison to the existing policy instruments and ii) whether it will have significant effects at EU level and for other member states.
- * With regard to **the built environment**, the Netherlands is not convinced inclusion of the built environment sector to the ETS will lead to a significant amount of emission reductions at a national level. Similar requirements are set with regard to the impact assessment outcomes for the road transport sector and the built environment, namely it should clarify whether i) the policy change will have complementary benefits to reaching a climate neutral Union by 2050 in comparison to the existing policy instruments and ii) whether it will have significant effects at EU level and for other member states.
- * Regarding an upstream emissions trading system for **all fossil fuels**, careful attention has to be paid to the sectoral concerns as described above. Only when these concerns are met and it is proven to present important benefits in terms of effectiveness and administrative feasibility, such a system could be considered.

Other important instruments

Detailed positions are expressed in the public consultations (ETS, ESR, RED, EED, LULUCF (non-paper), F-gas regulation) and several non-papers (CBAM, CO2 standards, CCS, State Aid Rules for Environmental Rules for environmental protection and energy, energy system integration, sustainable aviation and aviation fuels) submitted to the Commission.

Energy Efficiency Directive and Renewable Energy Directive

Focusing on CO₂ emission reductions is key to the Netherlands as this allows to achieve the EU climate goals in the most cost-effective manner. Member States should maintain the flexibility to achieve their national CO₂-emission target, both for 2030 and 2050 in the most cost-effective way. This means that each Member State should be able to choose the most optimal and cost-effective mix of measures related to energy efficiency, renewable energy and other CO₂-reducing measures to contribute to the overall target of 35%. Therefore, we are not in favor of binding targets for renewable energy and energy efficiency, especially not on a Member State level, with the exception of the transport sector where the renewable energy target and blending obligation have proven to be very cost-effective in realizing the necessary emission reductions. Furthermore, regarding the EED, the Netherlands is critical towards binding requirements for the Energy-Efficiency First Principle and energy-audits as these instruments would impose on the flexibility of Member States to achieve the climate targets.

Energy Taxation Directive

The Netherlands is in favour of increasing the minimum rates in the Energy taxation. Furthermore, the directive needs to be updated to improve the functioning of the EU internal market and to align the directive with the climate goals of the Green Deal.

Carbon Border Adjustment Mechanism

A Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) could serve as an instrument for effective EU climate policy, as a properly designed CBAM can provide long term carbon leakage protection and strengthen the incentive for both EU and non-EU companies and governments to reduce GHG-emissions. There are three main conditions a CBAM should meet: WTO-conformity, assuring a gradual implementation process and the selection sectors in a step-by-step approach, and limiting the administrative burden on businesses while ensuring the operational feasibility.

F-gas regulation

There is merit in broadening the scope to regulate all F-gases, reduction of exemptions, lowering or removing thresholds, stepping up efforts in efficient leakage control and stimulating (the safe use of) alternatives. Improve the approach aimed at illegal trade and possible acceleration of the reduction scheme before 2030 and aligning it beyond 2030 the Kigali amendment.

Energy Performance of Buildings Directive

European legislation on energy performance of buildings could contribute to cost-effectively achieve GHG emission reduction in the built environment when supportive to existing national policy measures. The Netherlands is critical towards detailed binding requirements on the energy performance of buildings as this would impose on the flexibility of Member States to achieve the climate targets. Furthermore, measures with regard to renovation should be focusing on the long term to stimulate investments committed to achieve the GHG reduction goals, to enhance predictability of policy measures and to facilitate possibilities for renovation to owners.

Innovation, Development and public support measures

Alongside existing funding actions via the ETS, ESR and LIFE, the Green Investment Mechanism States need to stimulate innovation and development with a long term vision for reaching climate neutrality in 2050. Public and private investments, incentivizing emission reduction along value chains, the development of green circular markets, and aligned state aid guidelines are essential to develop, scale-up and deploy on a large scale innovative technologies, such as hydrogen, electrification, the full potential of offshore wind energy and CC(U)S. We must urgently create the right conditions for these technologies to develop. For that reason, we need to future proof our rules and regulations, including state aid, to ensure they are fit for an integrated decarbonized energy system, whilst allowing public support for scaling up hydrogen production.

Stand van zaken RRF

Kernboodschappen

- CIE en NL hebben elkaar nodig. Willen beiden succes maken van RRF, betekent dat hervormingen en investeringen goed gekoppeld moeten zijn. NL heeft CIE hard nodig als enige strenge arbiter van de plannen, CIE heeft NL nodig om straks goedkeuring uitbetalingen te krijgen.
- Benadrukken dat de voorstellen voor de uitvoeringsbesluiten die de CIE binnen twee maanden moet opstellen zo helder mogelijke mijlpalen en doelen moeten bevatten. Dat is nodig zodat landen als NL (en in de eerste plaats de CIE zelf) hiermee uit de voeten kunnen.
- Onderbouwing t.a.v. CSR's is cruciaal. Van de mijlpalen en doelen moet duidelijk en concreet onderbouwd worden welke CSRs aangepakt worden. Als een CSR niet wordt aangepakt moet uitgelegd worden waarom niet.

NB Deze punten lijkt de CIE zelf ook scherp te hebben, zij hebben er een groot belang bij het RRF tot een succes te maken en hebben tot nu toe hard met de lidstaten onderhandeld. Inhoudelijk verwachten we dat het in deze fase weinig realistisch is dat plannen nog substantieel worden aangepast, dus moet de focus liggen op het zo concreet mogelijk formuleren van mijlpalen en doelen.

Proces Brussel

- 14 lidstaten (PT, DE, FR, IT, SP, GR, DK, BE, AT, SL, LT, LUX, SK) hebben onlangs hun herstelplan (*Recovery and Resilience Plan, RRP*) bij de Europese Commissie (CIE) ingediend.
- De CIE heeft aangegeven de volledige twee maanden te gebruiken voor het publiceren van voorstellen voor uitvoeringsbesluiten (*council implementing decisions; CID*). De uitvoeringsbesluiten vormen straks de juridische basis vormen voor uitbetalingen onder het RRP (en dus niet de nu ingediende RRP's). Het interne proces om tot beoordeling van de plannen te komen gaat echter snel.
- Na ontvangst van een plan wordt door de CIE een interne nota met observaties opgesteld (*first observations note*). De eerste *first observations notes* zullen 12 mei in de Steering Board worden besproken (waar o.a. Van der Leyen, Gauer, Verwey, Timmermans, Verstager en Dombrovskis deel van uitmaken). Daarvan worden lidstaten op de hoogte gesteld middels brieven (deze worden publiek), waarna mogelijke bilaterale gesprekken zullen volgen.
- Vanuit de *first observations note* wordt gewerkt aan een *staff working document* (SWD), dat de uitvoeringsbesluiten moet aanvullen. De verwachting is dat de eerste SWD's midden mei al klaar zullen zijn. De meeste CIDs zouden tussen medio en eind juni gepubliceerd worden.
- In dat kader vinden uiteraard al gesprekken plaats met de CIE – zie bijlage voor terugkoppeling van gesprek met Samson op 6/5. Er staan er een aantal gesprekken in de planning (MP-VDL op 2 juni, MinFin met Dombrovskis en Gentiloni mogelijk komende week).

Proces Den Haag

buiten verzoek.

**Kernpunten gesprek PVEU met Diederik Samson en
Timmermans/CIE) op 6 mei jl.:**

5.1.2e

(Kabinet

5.1.2a

5.1.2e

*the Kingdom of the Netherlands
to the European Union*



Brussels, 28 April 2020

Dear Diederik,

I have the honour to enclose herewith a letter from Mrs Stientje van Veldhoven - Van der Meer, Minister for Environment and Housing of the Kingdom of the Netherlands, dated, regarding a Member States joint statement on airline vouchers.

Yours sincerely,

5.1.2e

Mr Diederik Samsom
Head of Cabinet of the Executive Vice-President Frans Timmermans
European Commission
Rue de la Loi, 200
B-1049 Bruxelles



5.1.2e

*the Kingdom of the Netherlands
to the European Union*

Brussels, 19 February 2020

Dear Mr. Samsom, Bert Diederik,

Please find enclosed a non-paper on behalf of the Dutch government on the EU ETS.

Yours sincerely,

5.1.2e

Mr Diederik Samsom
Head of Cabinet
Cabinet of Executive Vice-President Frans Timmermans
European Commission
Rue de la Loi 200 / Wetstraat 200
1040 Bruxelles / Brussel

Kortenberglaan 4-10 | Brussel 1040 | België
Tel. +32 2 679 5.1.2e | Email 5.1.2i @minbuza.nl

To: [5.1.2e]@ec.europa.eu [5.1.2e]@ec.europa.eu
Cc: [5.1.2e]@ec.europa.eu [5.1.2e]@ec.europa.eu; [5.1.2e]@minbuza.nl; [5.1.2e]
[5.1.2e]@minbuza.nl
From: [5.1.2e]
Sent: Tue 6/29/2021 8:53:53 AM
Subject: Bijlage voor: Cars & vans
Received: Tue 6/29/2021 8:53:00 AM
Reference CO2 standards LD 18juni2021.pdf

Beste Diederik,
Mijn verontschuldiging, dat ik de bijlage niet had toegezonden, hierbij alsnog toegevoegd.
Hartelijke groet,

[5.1.2e]

van het Koninkrijk der Nederlanden bij de Europese Unie

From: [5.1.2e]

Sent: maandag 28 juni 2021 21:19

To: [5.1.2e]@ec.europa.eu

Cc: [5.1.2e]@ec.europa.eu' <[5.1.2e]@ec.europa.eu>; [5.1.2e]@minbuza.nl>; [5.1.2e]
[5.1.2e]@minbuza.nl>

Subject: Cars & vans

Beste Diederik,

Graag zou ik je een aantal overwegingen willen meegeven m.b.t. de CO2-voertuigstandaarden voor auto's en bestelwagens, onderdeel van het aankomende Fit for 55-pakket. Zoals je weet is Nederland groot voorstander van uitfasering van de verkoop van nieuwe auto's en bestelwagens met een interne verbrandingsmotor (ICE) in de EU per 2030 gezien de oplopende (verwachte) levensduur van auto's.

Als de Commissie zou kiezen voor uitstel tot 2035, is het ons inziens cruciaal om het reductiedoel voor nieuwverkopende voor 2030 daar op zijn minst mee in lijn te brengen, en ambitieuze tussendoelen op te nemen voor 2025 en/of 2027. Op die manier houden we het momentum vast in de transitie, en kunnen lidstaten ook daadwerkelijk profiteren van de daarmee gepaard gaande klimaatwinst om aan hun ESR-doelen te voldoen.

Bijgaande factsheet maakt e.e.a. getalsmatig inzichtelijk: om in lijn te zijn met 100% reductie (uitfasering ICE) per 2035, zou het 2030-reductiedoel voor nieuwe auto's minimaal tussen de 75-80% moeten liggen, en voor bestelwagens tussen de 65-70%. Dat zou ook in lijn zijn met eerdere analyse van de Commissie uit 2018 waarin een reductiedoel voor auto's van 75% in 2030 is onderzocht, als opstap naar 0 g CO2/km in 2035:

https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/non_paper_co2_proposal_en.pdf

Uiteraard zijn we graag bereid om e.e.a. nader toe te lichten indien gewenst.

Hartelijke groet,

[5.1.2e]

van het Koninkrijk der Nederlanden bij de Europese Unie

EU CO₂ emission performance standards for cars and vans (light duty)

Regulation (EU) 2019/631

18 June 2021

Overview of CO₂ reductions ambitions

<u>Passenger cars</u>	Current EU CO₂ norm	ICCT 'moderate ambition'	T&E	'Double EC'
2020	95 g CO ₂ /km			
2025	-15%	-30%	-30%	-30%
2027			-45%	-37,5 - 50%
2030	-37,5% (CTP: -40-60%)	-70%	-75-80%	-75%
2035		-100%	-100%	-100% = 0 g/km

<u>Vans</u>	Current EU CO₂ norm	ICCT 'moderate ambition'	T&E	'Linear 2035'
2020	147 g CO ₂ /km			
2025	-15%	-25%	-20%	-33%
2027			51.2%	
2030	51.2%	-70%	-60%	-67%
2035		-100%	-100%	-100% = 0 g/km

EC: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/regulation_en#tab-0-0

ICCT based on 'moderate ambition': [The role of the European Union's vehicle CO₂ standards in achieving the European Green Deal | International Council on Clean Transportation \(theicct.org\)](#)

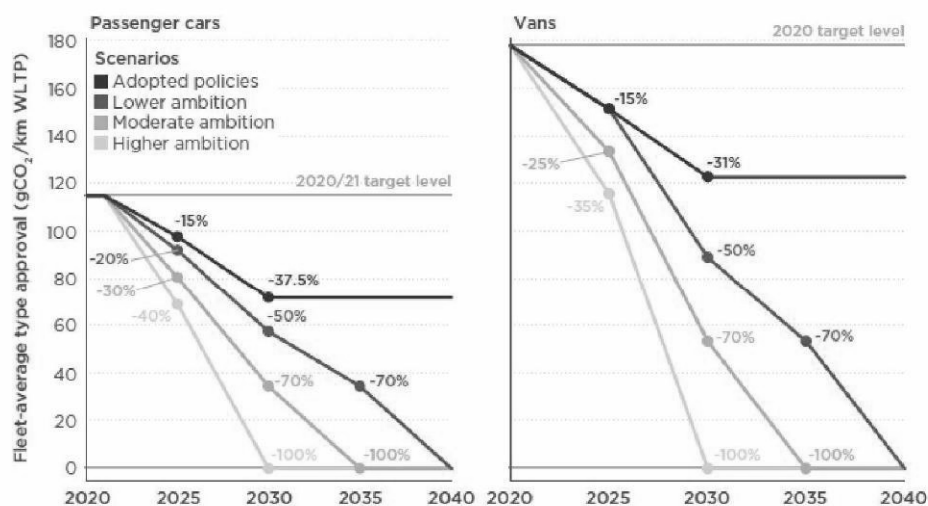


Figure 2. Fleet-average World Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) type-approval targets for passenger cars and vans modeled under each policy scenario, shown in 5-year increments. Labels show percent reductions relative to 2020/21 targets.

T&E based on Bloomberg (BNEF) study:

[Hitting the EV inflection point | Transport & Environment \(transportenvironment.org\)](#) (pc)

[202105 van CO₂ report final-compressed.pdf \(transportenvironment.org\)](#) (vans)

'Double EC' and 'Linear 2035' are simple, logical alternatives in line with ICCT and T&E studies.

To: [5.1.2a]@ec.europa.eu [5.1.2a]@ec.europa.eu
Cc: [5.1.2e]@ec.europa.eu [5.1.2e]@ec.europa.eu
From: [5.1.2e]
Sent: Thur 1/19/2023 12:52:57 PM
Subject: Joint non-paper by BE, DK, LU and NL on CO2 standards for heavy-duty vehicles (HDV)
Received: Thur 1/19/2023 12:52:00 PM
230118 Joint Non-paper CO2 standards for heavy duty vehicles (final).pdf

Dear Diederik,

Please find attached a joint non-paper by the Belgium, Denmark, Luxemburg and the Netherlands on the upcoming Commission proposal to revise the CO2 standards for heavy-duty vehicles (HDV).

Best regards,

[5.1.2e]

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

NL Permanent Representation to the EU
Avenue Cortenbergh 4-10 | 1040 Brussels | Belgium
T: +32 [5.1.2e] | E: [5.1.2i]@minbuza.nl



Non-paper by Belgium, Denmark, Luxembourg and the Netherlands on the transition to zero-emission heavy duty vehicles

We welcome the Commission's intention to revise the CO₂ standards for heavy duty vehicles (HDV). An ambitious revision is much needed to contribute to a reduction of the emissions of road transport in line with the Paris Agreement, the European Climate Law and Member States targets under the Effort Sharing Regulation (ESR). Currently, emissions from road transport are clearly not on a Paris aligned trajectory. At the same time, there are vast opportunities to abate the emissions of the sector given the increasingly growing availability of cost-effective solutions. An increasing number of European manufacturers (OEMs) in the heavy duty segment have already made public commitments to increase the roll-out of zero-emission vehicles (ZEVs) in the near future. The technology is there. This also gives confidence that total cost of ownership (TCO) parity of long-haul zero-emission HDVs will be reached within the foreseeable future.

We recognise the pivotal importance of ensuring charging infrastructure deployment keeps pace with the uptake of ZEVs. A robust and adequate roll-out of charging and refuelling infrastructure will be key to give manufacturers and fleet owners confidence in the operational viability of ZEVs. The ongoing negotiations on the Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) offer the opportunity to align charging infrastructure targets with the increased ambitions for the HDV sector. Creating a balanced set of conditions and incentives across the 'logistical chain' will be pivotal for a timely and ambitious transition.

In addition, the upcoming revision of the CO₂ standards for HDVs provides a unique opportunity to send a strong signal to the market and incentivise a timely transition. The revised CO₂ standards for light duty vehicles have demonstrated the benefits of this approach. In our view, to be consistent with the European Climate Law and to support Member States to achieve their ESR targets, the Commission proposal should contain three core elements:

1. **A 100% zero emission target for new HDVs in the EU**, in line with the EU objective of climate neutrality by 2050.
2. **A strengthened 2030 target**, building on the ambitions expressed by frontrunning OEMs and fleet owners.
3. **Application of the CO₂ standards to more vehicle categories than covered under the current scope**. The current CO₂ reduction targets are only applicable to a small share of freight vehicles on the road, leaving almost 35% of emissions out of scope.

In reaching these targets a technology-neutral approach in setting the new standards for tail pipe emissions continues to be appropriate.¹

We are encouraged by the growing number of ZEV HDVs that are already available and increasingly affordable. The upcoming revision offers the opportunity to build on that and bolster the transition that is taking shape. Doing so is needed for the climate, while ensuring the sector's long-term competitiveness. But it will also contribute to reducing our energy dependence and increasing energy security, while improving air quality and health, and resulting in significant cost reductions to fleet owners and society as a whole. We therefore call on the Commission to publish the proposal to revise the CO₂ standards for HDVs as soon as possible.

¹ This includes the notion that the means of energy transfer should also be technology neutral, opening up the energy transfer while the vehicle is in motion.

To: [5.1.2a]@ec.europa.eu [5.1.2a]@ec.europa.eu
Cc: [5.1.2e]@ec.europa.eu [5.1.2e]@ec.europa.eu [5.1.2e]@ec.europa.eu [5.1.2e]@ec.europa.eu
From: [5.1.2e]
Sent: Mon 1/30/2023 9:42:38 AM
Subject: NL non-paper on the Action Plan on Critical Raw Materials and the Critical Raw Materials
Received: Mon 1/30/2023 9:42:00 AM
NL non-paper on the Action Plan on Critical Raw Materials and the Critical Raw Materials Act.pdf

Beste Diederik,

Ik hoop dat alles goed gaat. In de bijlage vind je het NL non-paper over het *Action Plan on Critical Raw Materials* en de *Critical Raw Materials Act* (CRMA).

Dit betreft de eerste NL inzet v.w.b. de aankomende voorstellen.

We kijken uit naar een goede samenwerking op dit dossier, en we praten hier graag over door.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Met vriendelijke groet,



[5.1.2e]

NL Permanent Representation to the EU
Avenue Cortenbergh 4-10 | 1040 Brussels | Belgium
T: +32 490 56 42 28 | E: [5.1.2i]@minbuza.nl

NL non-paper on the Action Plan on Critical Raw Materials and the Critical Raw Materials Act

The Netherlands welcomes the Commission's work on a Critical Raw Materials Act presenting a mix of policies and instruments to be implemented in order to secure the EU's supply of critical raw materials. In the current geopolitical conditions there is a growing realization that more needs to be done to increase our resilience and that open strategic autonomy can make a contribution in this respect. Critical raw materials are a priority area the EU needs to address to diminish strategic dependencies, in specific as most are needed in the transition to climate neutrality. To achieve this, a coherent strategy is needed. The update of the Action Plan on Critical Raw Materials as well as a Critical Raw Materials Act should lead to increased and concerted efforts to deal with current and future challenges while contributing to European resilience.

The Netherlands feels that the update of the Critical Raw Materials Action plan and the Critical Raw Materials Act ("the initiatives") should focus on the following areas:

1. Expansion of EU capacity in critical parts of the mineral value chain, including through sustainable mining and refining capacity in the EU
 2. Diversification of supply through international partnerships
 3. Support for circularity and Research & Development & Innovation
 4. Analysis and monitoring
 5. Sustainable value chains and just transition
1. *Expansion of EU capacity in critical parts of the mineral value chain, including through sustainable mining and refining capacity in the EU*
- To understand the potential of domestic mining and refinery it is important that the initiatives create insights into the current dependencies, the potential critical raw materials that can be found in the EU and the potential processing capacity within the EU. The initiatives should identify strategic projects in the EU that have the potential to secure more diversified access to critical raw materials, strategic components and final products while ensuring strong Environmental, Social and Governance (ESG) practices. This applies to refinery processes as well. We acknowledge that permitting processes play a key role in developing these EU projects.
- In our view, strategic stockpiles only make sense if they complement present or aspiring mining and refining activities in Europe. It is key to not only consider strategic stocks for raw materials but also for components (that contain raw materials). Strategic stockpiling remains the primary responsibility of businesses as it remains part of their supply chain. Public interventions may be considered in cases where public interests are at risk and should therefore follow a case-by-case approach. In general, diversification is preferred to stockpiling.

2. *Diversification of supply through international partnerships*
- EU trade agreements and EU strategic raw material partnerships with third countries are important instruments to facilitate diversification of supply. Having a diverse range of suppliers is a crucial part of increasing the resilience of the EU economy. When concluding raw material partnerships ESG practices, equal cooperation and, in case of developing countries, supporting measures so that development of mining and refineries in these countries contribute to the SDGs, are also important.

3. *Support for circularity and Research & Development & Innovation*
- Although circularity cannot achieve security and access to raw materials, it is a very important part of this overall action plan. Circularity and its principles of narrowing the loop (reduction of input), slowing the loop (reuse, repair and remanufacturing) and closing the loop (recycling) should be a focus area to secure supply. For reduction of input, substitution by non-critical materials and innovation leading to substitution opportunities or reduction of input are essential. The focus on circularity may entail prioritizing critical minerals as a category within existing initiatives aimed at circularity and material efficiency such as the Circular Economy Action Plan and the Ecodesign Regulation.
- Specific measures the Dutch government is taking in this area include mission-driven innovation policy that focuses on urban mining and investment in biobased chemicals, circular batteries and solar panels through the National Growth Fund.

4. Analysis and monitoring

The method used to determine which critical raw materials are strategic and what the potential risks are of dependencies in the supply chain, should be carefully developed. This method should include priority materials of different Member States, based on their different economic structures, and address variables such as price volatility, a new provision-risk indicator based on the concentration of publicly reported reserves, the potential of circularity and future demand. The initiatives should improve EU monitoring of supply risks of critical raw materials, components and final products. In this light, the Netherlands supports the Commission's aim to set up an operational network for sharing information among MS. Here, it is important to align and integrate existing knowledge and previous findings. The Netherlands has, for instance, developed a "raw materials scanner"¹, a tool that helps businesses to gain insights into the raw materials needed for certain end products.

5. Sustainable value chains and just transition

Responsible and sustainable global production, refining and trade are prerequisites to achieve a reliable market, sufficient investment and - ultimately - security of supply for the EU. The initiatives should acknowledge and operationalize this as a point of departure. This entails promoting ESG standards and coherent responsible business conduct policies, considering appropriate accompanying measures to EU-regulations (drawing lessons from the European Partnership for Responsible Minerals), including support for upstream actors and governments in developing countries in keeping with locally articulated needs, for example by building on the Global Gateway. It also means the EU should operationalize the concept of a Just Transition as it extends to the critical minerals sector. An ambitious implementation of the development portfolio and the release of private-public financing in this field is desired. Next to the social dimension, it is important that the EU pays attention to the environmental dimension of mineral extraction and trade along the supply chain. Considering the fundamental importance of the supply of critical raw materials for business operations and the EU economy in general, the Netherlands believes that Member States should always remain part of decision-making on CRM matters, for instance concerning non-binding instruments with third countries.