

VRAGENLIJST VOOR KANDIDAAT-COMMISSARIS**Wopke HOEKSTRA****Klimaat, Nettonul en Schone Groei****1. Algemene bekwaamheid, inzet voor Europa en onafhankelijkheid**

Welke aspecten van uw kwalificaties en ervaring maken u met name geschikt voor het vervullen van het ambt van commissaris en voor het bevorderen van het Europees algemeen belang, vooral op het gebied waarop u bevoegd zou zijn? Hoe denkt u bij te dragen aan de uitvoering van de politieke richtsnoeren van de Commissie? Hoe zult u ervoor zorgen dat gendermainstreaming wordt toegepast en een genderperspectief wordt geïntegreerd in alle beleidsterreinen van uw portefeuille? Hoe gaat u uitvoering geven aan de mainstreaming van jeugdbelangen?

Hoe kunt u uw onafhankelijkheid aantonen? Kunt u garanderen dat uw vroegere, huidige of toekomstige activiteiten geen twijfel doen ontstaan over uw functioneren als commissaris?

Het was een eer en een voorrecht om als Europees commissaris voor Klimaatactie te dienen in de aftredende Commissie onder leiding van voorzitter Ursula von der Leyen. Ik ben zeer gemotiveerd om mijn bijdrage te blijven leveren aan een Europese Unie die zich inzet voor de belangen van de burgers en de economie, aan een toekomst waarin zij in welvaart en veiligheid kunnen leven, en aan een Unie die haar plaats en verantwoordelijkheid in de wereld serieus neemt.

Een van de bepalende historische elementen in de jaren '70 en '80 waarin ik ben opgegroeid, was ongetwijfeld de Koude Oorlog, de pijnlijke scheiding van Europa door een gordijn en een muur. Ik heb van jongs af aan geleerd om het voorrecht van vrede, welvaart en samenwerking nooit voor lief te nemen, en ik heb geleerd dat we ervoor moeten werken. Mijn jaren in Rome, en later in Berlijn en Fontainebleau, hebben me dus de kans gegeven om in het buitenland te wonen en te werken, vreemde talen te leren, verschillende manieren van leven te ervaren, maar vooral ook meer te weten te komen over de waarden en dromen die we als Europeanen delen. Daar moeten wij voor opkomen. De wil om het openbaar belang te dienen en verantwoordelijkheid te nemen hebben mij ertoe aangezet mijn loopbaan in de privésector te verlaten en mij aan het openbaar bestuur te wijden, eerst in Nederland en sinds oktober 2023 bij de Europese Unie.

Ik heb gedurende mijn loopbaan de gelegenheid gehad om met veel verschillende partners in de gehele EU samen te werken. Als minister van Financiën maakte ik deel uit van de Coalitie van ministers van Financiën voor klimaatactie en werkte ik aan dossiers als de kapitaalmarktenunie, de vergroening van de Nederlandse financiën en de oprichting van het Groeifonds om meer te investeren in duurzame groei. Ook heeft Nederland onder mijn toezicht wetgeving tegen brievenbusfirma's ingevoerd en de kwestie van royaltybetalingen aan niet-coöperatieve en laagbelastende jurisdicties aangepakt.

In mijn tijd als Nederlands minister van Buitenlandse Zaken heb ik samen met mijn collega's gewerkt aan de grote uitdagingen van onze tijd, waaronder oorlog, veiligheid, dreigingen en klimaatverandering, waardoor ik mij bewust werd van het belang van samenwerking. Als minister van Buitenlandse Zaken heb ik mijn uiterste best gedaan om te werken aan een meer geopolitiek Europa, door wapens te leveren aan Oekraïne en door Rusland wettelijk ter verantwoording te roepen. Als Europese Unie kunnen we deze uitdagingen het best aanpakken door samen te werken – zowel in Europa als wereldwijd.

In mijn meest recente functie als commissaris voor Klimaatactie heb ik samen met het Europees Parlement en de Raad gewerkt aan de ontwikkeling, vaststelling en uitvoering van het beleid dat nodig is om tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken en om onze klimaatdoelstellingen voor 2030 te verwezenlijken. Ik ben er ten volle van overtuigd dat we klimaatactie moeten koppelen aan een groter concurrentievermogen en een bloeiende economie waarbij niemand buiten de boot valt. Ik heb gewerkt aan het faciliteren van klimaatwetgeving, zoals de CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen en de certificering van koolstofverwijderingen.

Maar Europa kan de uitdagingen van klimaatverandering niet alleen oplossen. Daarom heb ik vaart gezet achter de wereldwijde actie van de Commissie op het gebied van klimaatverandering, om onze verbintenis in het kader van de Overeenkomst van Parijs na te komen. Samen met voorzitter Von der Leyen heb ik mij met onze partners over de hele wereld ingezet voor een succesvol resultaat van de COP28-onderhandelingen, wat resulteerde in een wereldwijde toezegging om de verbeteringen van de energie-efficiëntie te verdubbelen, de capaciteit voor hernieuwbare energie te verdrievoudigen en af te stappen van fossiele brandstoffen als onderdeel van de algemene inventarisatie.

Ik hoop dat ik kan zeggen dat ik de toezeggingen die ik 12 maanden geleden heb gedaan toen ik als kandidaat-commissaris in het Parlement werd ondervraagd, gestand heb gedaan en ik ben ervan overtuigd dat dit opnieuw het geval zal zijn als het Parlement zijn vertrouwen in mij uitspreekt. Als ik word benoemd tot commissaris voor Klimaat, Nettonul en Schone Groei, zal ik mijn uiterste best doen om de weg te banen voor klimaatneutraliteit en tegelijkertijd onze economie te doen groeien.

In dit verband is het belangrijk gunstige voorwaarden te scheppen voor onze bedrijven om zich op te maken voor de transitie. Instrumenten zoals het mechanisme voor koolstofgrenscorrectie (CBAM) zullen de verhoogde klimaatambitie van de EU ondersteunen en ervoor zorgen dat klimaatactie niet wordt ondermijnd doordat productie wordt verplaatst naar landen met een minder ambitieus klimaatbeleid. Ik zal helpen de volgende fase van deze transitie te ontwikkelen. Hierbij gaat het onder andere om een voorstel om in onze Europese klimaatwet een netto-emissiereductiedoelstelling van 90 % voor 2040 op te nemen. Als we het concurrentievermogen en een rechtvaardige transitie waarborgen, kunnen we de doelstelling voor 2040 halen. Zoals aangegeven in de politieke richtsnoeren van de verkozen voorzitter zal ik ook werken aan een Europees klimaataanpassingsplan in het verlengde van onze werkzaamheden op het gebied van klimaatveerkracht, -paraatheid en -risicobeheer. Onze inspanningen om klimaatverandering te beperken en ons tegelijkertijd eraan aan te passen en erop voor te bereiden, bieden ons de kans om economische koplopers te worden. Daarom zal ik samen met de uitvoerend vicevoorzitter voor Welvaart en Industriële Strategie en in overleg met andere betrokken commissarissen de Clean Industrial Deal ontwikkelen, met de nadruk op decarbonisatie, schone technologieën en het stimuleren van investeringen.

Ik ben er vast van overtuigd dat belastingen een cruciale rol spelen bij het ondersteunen van de concurrentiekracht, welvaart en rechtvaardigheid en bij de uitvoering van de dubbele transitie. Als ik tot commissaris word benoemd, zal ik mij inspannen om manieren te vinden waarop onze belastingstelsels deze doelstellingen kunnen ondersteunen. Ik zou met name werken aan energiebelasting en belastingmaatregelen die het gebruik van schone technologieën stimuleren, en zou onderzoeken hoe de btw-stelsels verder kunnen worden vergroend. Eerlijke belastingheffing hangt ook af van de bestrijding van belastingfraude, -ontduiking en -ontwijking. Daarom zou ik ernaar streven in Europa de hoogste standaarden te handhaven. In aanvulling op onze werkzaamheden binnen de EU zal ik met de lidstaten samenwerken aan de uitvoering van de mondiale overeenkomst over internationale belastinghervorming.

Als ik tot commissaris word benoemd, zou ik vereerd en trots zijn om toe te treden tot een college dat wordt geleid door een voorzitter die in 2019 geschiedenis schreef als eerste vrouwelijke voorzitter van de Commissie. In mijn hele loopbaan heb ik gendergelijkheid ondersteund, onder meer door ervoor te zorgen dat mijn eigen teams een evenwicht tussen vrouwen en mannen hadden. Maar diversiteit gaat verder dan gendergelijkheid. Divers samengestelde teams presteren het best en ik zal diversiteit dan ook bevorderen waar ik kan. Als vader ben ik mij er sterk van bewust dat het mijn verantwoordelijkheid is als ouder, maar ook als openbaar bestuurder om ervoor te zorgen dat we onze kinderen een continent en een planeet nalaten waar ze kunnen floreren en geluk kunnen nastreven. Daarom moet hun stem worden gehoord. In mijn huidige rol heb ik regelmatig met jongeren gepraat over klimaatbeleid, zoals ambassadeurs van het klimaatpact, jonge landbouwers en jongeren die zich inzetten voor een specifieke zaak, om ervoor te zorgen dat rekening wordt gehouden met hun standpunten. Ik verbind mij ertoe naar jongeren te blijven luisteren via jongerendialogen, die ik binnen de eerste 100 dagen van het mandaat wil organiseren.

Als ik tot commissaris word benoemd, zou ik volledig in overeenstemming met de letter en geest van de Verdragen en de gedragscode voor commissarissen handelen. Ik zou geen instructies van enige regering of andere entiteit aanvaarden en ik zou altijd in het Europees belang handelen. Indien zich een situatie voordoet die tot een belangenconflict kan leiden of waarin mijn onpartijdigheid in twijfel kan worden getrokken, zou ik de voorzitter daarvan onmiddellijk op de hoogte brengen. Mijn belangenverklaring is openbaar en volledig, en ik verbind mij ertoe deze te actualiseren als mijn persoonlijke omstandigheden veranderen.

2. Beheer van de portefeuille en samenwerking met het Europees Parlement

Kunt u beloven het Parlement naar behoren te zullen informeren over uw activiteiten en die van uw diensten? In welk opzicht bent u van mening dat u verantwoording verschuldigd bent aan het Parlement?

Welke specifieke toezeggingen bent u bereid te doen met betrekking tot uw betrokkenheid bij en aanwezigheid in het Parlement, zowel in de commissie als in de plenaire vergadering, transparantie, samenwerking en een doeltreffende follow-up van de standpunten van het Parlement en verzoeken om wetgevingsinitiatieven? Bent u met betrekking tot geplande initiatieven en lopende procedures bereid om het Parlement op gelijke voet met de Raad tijdig van informatie en documenten te voorzien?

In mijn huidige rol als commissaris voor Klimaatactie heb ik nauw samengewerkt met het Europees Parlement en heb ik het leiderschap, de deskundigheid en de inzet van het Parlement voor ons klimaatactieplan voor 2050 uit de eerste hand ervaren. Als ik tot commissaris word benoemd, zal ik mij er opnieuw toe verbinden met het Parlement samen te werken en zijn institutionele rol en rechten op het gebied van klimaat, nettonul, schone groei en belastingen volledig te eerbiedigen. Ik zou er ook voor zorgen dat de diensten die onder mijn verantwoordelijkheid vallen, op dezelfde manier getuigen van samenwerking en respect voor de rol van het Parlement op de desbetreffende beleidsterreinen.

Onder leiding van de voorzitter zal ik nauw samenwerken met alle leden van het college. Om te zorgen voor volledige samenhang en consistentie van onze werkzaamheden, zal nauwe samenwerking met zowel de uitvoerend vicevoorzitter voor een Schone, Rechtvaardige en Concurrende Transitie als de uitvoerend vicevoorzitter voor Welvaart en Industriële Strategie centraal staan, net als de werkzaamheden met andere commissarissen, onder meer op het gebied van financiële diensten, milieu en waterveerbaarheid, landbouw, energie, vervoer en handel, maar ook op het gebied van vereenvoudiging.

Ik ben altijd nadrukkelijk van mening geweest dat het bereiken van gemeenschappelijke doelstellingen en succesvolle resultaten zoveel mogelijk gebaseerd is op regelmatige dialoog, samenwerking, wederzijds vertrouwen en transparantie. Ik verbind mij er ten volle toe te goeder trouw met het Europees Parlement samen te werken in overeenstemming met het Kaderakkoord. Dit geldt voor de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (ENVI), de Commissie economische en monetaire zaken (ECON) en haar Subcommissie belastingaangelegenheden (FISC), de Commissie industrie, onderzoek en energie (ITRE) en alle andere commissies die betrokken zijn bij het klimaat, nettonul, schone groei en belastingen, en die behoefte hebben aan dialoog.

Aangezien ik persoonlijk veel verschillende directe interacties met het Parlement heb gehad, beschouw ik dit niet alleen als een institutionele plicht, maar ook als een hoeksteen van onze betrekkingen en de basis voor een succesvolle beleidsvorming en -uitvoering. Als ik tot commissaris word benoemd, zal ik blijven deelnemen aan parlementaire debatten en in de verschillende vormen samenwerken met het Parlement en zijn leden op de gebieden die onder mijn verantwoordelijkheid vallen. Ik verbind mij ertoe de rol van de Commissie in het wetgevingsproces uit te oefenen, onder meer in dialoogvergaderingen tussen het Parlement, de Raad en de Commissie, met volledige inachtneming van het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven en het Kaderakkoord tussen onze twee instellingen. Als eerlijke bemiddelaar zal ik het Parlement en de Raad op gelijke voet behandelen en dienovereenkomstig informatie en documenten verstrekken, met inachtneming van hun institutionele rechten en verplichtingen uit hoofde van de EU-Verdragen.

Conform het Kaderakkoord zou ik tevens mijn uiterste best doen om ervoor te zorgen dat de Commissie binnen drie maanden reageert op resoluties van het Europees Parlement die betrekking hebben op mijn portefeuille. In haar politieke beleidslijnen heeft de verkozen voorzitter toegezegd de samenwerking van de Commissie met betrekking tot de resoluties van het Parlement op grond van artikel 225 nog verder te versterken door commissarissen te laten deelnemen aan gestructureerde dialogen over deze resoluties met de parlementaire commissies. Ik verbind mij ertoe deze dialoog te waarborgen op de gebieden die onder mijn verantwoordelijkheid vallen. Zoals ik tot nu toe heb laten zien in mijn talrijke formele en informele contacten met het Parlement, zal ik uitnodigingen voor vergaderingen, brieven en vragen van leden van het Parlement zo goed en zo snel mogelijk beantwoorden. Het was belangrijk voor mij persoonlijk, maar ook voor het succes van onze werkzaamheden dat ik proactief over het hele politieke spectrum met het Europees Parlement heb samengewerkt, voor en tijdens de COP28-onderhandelingen en bij alle andere dossiers die onder mijn verantwoordelijkheid vielen, en dat zal ik blijven doen. Ik zal toezien op de handhaving en uitvoering van het beleid op mijn bevoegdheidsgebieden en zal hierover communiceren met de bevoegde parlementaire commissies.

Dankzij mijn ervaring in Nederland als verkozen lid in de Eerste Kamer van 2011 tot en met 2017, en later als minister van Financiën, minister van Buitenlandse Zaken en vicepremier, en nu als Europees commissaris, ben ik mij zeer bewust van het belang van goede werkrelaties en regelmatige interactie. Daarom heb ik het altijd belangrijk gevonden proactief contact op te nemen met leden van het Parlement, vertrouwen op te bouwen en samen te werken om brede steun te verkrijgen. In mijn ervaring heeft dit ertoe bijgedragen dat er niet alleen oplossingen zijn gevonden in de reguliere wetgevingsprocessen, maar dat het ook mogelijk is het nodige vertrouwen en respect op te bouwen dat nog meer nodig is in tijden van crisis of belangrijke beleidsbeslissingen, zoals de aanpak van de COVID-19-pandemie, het verlenen van steun aan Oekraïne en het aanpakken van de gevolgen van de Russische aanvalsoorlog.

Als ik tot commissaris word benoemd, zou ik verwachten dat het soms ook moeilijk zal zijn om oplossingen te vinden en overeenstemming te bereiken. Dit zijn echter juist de momenten in de politiek wanneer een open, op vertrouwen gebaseerde en respectvolle uitwisseling kan helpen om een gemeenschappelijke basis te vinden. Mijn deur stond en staat altijd open, en ik ben blij dat velen van u mijn toezegging van een jaar geleden met succes op de proef hebben gesteld.

Onder het motto van samen werken voor Europa en dichterbij de Europese burgers staan gaat de verkozen voorzitter samen met haar nieuwe college van start met een Commissie die zich vaker ter plaatse en in de regio laat zien. Ik sta volledig achter deze agenda. Als enige instelling die rechtstreeks wordt verkozen door de burgers in alle 27 lidstaten, vertegenwoordigt het Europees Parlement deze unieke stem. Ik ben vastbesloten de lidstaten waar mogelijk regelmatig te bezoeken. Ik wil graag naar de burger toe en ze in steden, dorpen, plattelands- en afgelegen gebieden ontmoeten, en vervolgens hun behoeften en doelstellingen samen met u bespreken. Dergelijke uitwisselingen behoren tot de meest verrijkende en toekomstgerichte uitwisselingen in mijn vroegere publieke functies en in mijn huidige rol als Europees commissaris.

Dialoog, respect en een geest van eerlijke samenwerking zijn voor mij van cruciaal belang bij het dienen van het algemeen belang. Deze zal ik hoog in het vaandel houden in mijn samenwerking met u op het gebied van klimaat, nettonul, schone groei, belastingheffing en andere gebieden.

Vragen van de Commissie economische en monetaire zaken

Vennootschapsbelasting en de bestrijding van belastingfraude, belastingontduiking en belastingontwijking

3. Hoe bent u van plan het concurrentievermogen in de EU te ondersteunen door middel van het belastingbeleid, zodat de kosten voor naleving van de belastingwetgeving en de belastingdruk worden verlaagd, met name voor kleinere bedrijven, en tegelijkertijd de strijd tegen belastingfraude, belastingontduiking en belastingontwijking voort te zetten? Welke strategie heeft u voor ogen in verband met de vereiste unanimiteit in de Raad voor de aanneming van gemeenschappelijke EU-initiatieven op het gebied van vennootschapsbelasting, zoals DEBRA, HOT en Befit, en van voorstellen ter bestrijding van belastingontwijking, zoals het aanpakken van onrechtmatige lege vennootschappen binnen de EU? Zult u een voorstel doen om ervoor te zorgen dat de digitale activa en valuta's geen middel worden voor belastingontduiking of -ontwijking?

Als ik tot commissaris word benoemd, zal ik werken aan EU-belastinginitiatieven die een cruciale rol spelen bij het ondersteunen van het concurrentievermogen, de welvaart en de sociale rechtvaardigheid in Europa, en tegelijkertijd de strijd tegen belastingfraude, belastingontduiking en belastingontwijking voortzetten.

De duurzame welvaart en het concurrentievermogen van Europa staan de komende jaren bovenaan de politieke agenda van de Europese Commissie. Om dit te bereiken, moet zakendoen in Europa gemakkelijker en sneller worden, met name voor het mkb. Daarom zal elke commissaris de taak krijgen administratieve rompslomp te verminderen en verdere vereenvoudiging door te voeren. Ik ben van plan deze agenda uit te voeren door prioriteit te geven aan de werkzaamheden die nodig zijn om de bestaande EU-regels inzake vennootschapsbelasting te vereenvoudigen en te consolideren. Een goed functionerende interne markt is essentieel voor ons concurrentievermogen en het is essentieel dat we gelijke tred houden met de ontwikkeling van de wereldwijde concurrerende markten. Daarom is het belangrijk om waar nodig het versnipperde landschap van de vennootschapsbelastingwetgeving in de EU aan te pakken. Ik zal in overeenstemming met mijn opdrachtbrief de hervorming van de vennootschapsbelasting voortzetten, met als doel het wetgevingskader te vereenvoudigen en belemmeringen weg te nemen die het onze bedrijven moeilijk maken om op te schalen en optimaal gebruik te maken van de interne markt.

Ik zal beginnen met stresstests van het huidige belastingacquis van de EU om inconsistenties te achterhalen en aan te pakken, zoals overlappingen, tegenstrijdigheden of achterhaalde regels, bijvoorbeeld door evaluaties van de bestaande wetgeving uit te voeren, om de doeltreffendheid, efficiëntie, relevantie, samenhang en toegevoegde waarde van de huidige richtlijnen inzake directe belastingen te toetsen. Tot dusver is de Commissie begonnen met het evalueren van twee richtlijnen op het gebied van directe belastingen, met name de richtlijn bestrijding belastingontwijking (ATAD) en de richtlijn administratieve samenwerking (DAC). Dit zal deel uitmaken van een bredere agenda om waar nodig orde aan te brengen in het EU-acquis op het gebied van directe belastingen en te zorgen voor meer vereenvoudiging en lastenverlichting, in overeenstemming met de toezegging van de voorzitter om de rapportageverplichtingen met ten minste 25 % en voor kleine en middelgrote bedrijven in de EU met 35 % te verminderen. Bij deze evaluatie van de richtlijnen kunnen overlappingen aan het licht komen, maar ook lacunes en gebieden waarop de wetgeving baat zou kunnen hebben bij duidelijkere formuleringen of aangescherpte bepalingen.

Een betere werking van de interne markt gaat ook over het scheppen van een kader voor een belastinglandschap dat bestand is tegen belastingfraude, belastingontduiking en belastingontwijking. Aangezien de technologieën en de omstandigheden voortdurend evolueren en nieuwe mogelijkheden voor ontwijking en ontduiking bieden, wil ik de uitvoering en handhaving van de EU-wetgeving inzake directe belastingen blijven volgen. Een historische mijlpaal was de wereldwijde overeenkomst over internationale belastinghervorming, die voorziet in een wereldwijd minimaal effectief belastingtarief voor grote groepen ondernemingen. Naast het verzamelen van belastinginformatie is het van essentieel belang dat belastingkloven worden weggewerkt of gedicht. In dit verband kan de EU belastingdiensten ondersteunen door beste praktijken uit te wisselen en rigoureuze methoden voor het berekenen van belastingkloven te ontwikkelen.

De bijzondere wetgevingsprocedure waarvoor unanieme overeenstemming tussen de lidstaten vereist is, is een complex onderdeel van de ontwikkeling van het belastingbeleid van de EU. Deze procedure blijft belangrijk voor de lidstaten als het gaat om het behoud van hun soevereiniteit over aangelegenheden die rechtstreeks van invloed zijn op hun economie en schatkist. Dit verklaart ook waarom de lidstaten terughoudend zijn om de besluitvorming van de Raad over belastingkwesties door een stemming met gekwalificeerde meerderheid te laten plaatsvinden. Als ik tot commissaris word benoemd, zal ik alles in het werk stellen om, door passende interacties met alle lidstaten te hebben, voortgang te blijven maken met voorstellen inzake vennootschapsbelasting.

Hierbij moet worden aangetekend dat de lidstaten tijdens het mandaat van de vorige Commissie unanieme overeenstemming hebben bereikt over verschillende belangrijke voorstellen op het gebied van directe belastingen, waaronder op het gebied van de richtlijnen inzake administratieve samenwerking 7 (digitale platforms) en 8 (transacties met cryptoactiva), de richtlijn tot waarborging van een mondiaal minimumniveau van belastingheffing voor multinationale groepen in de Unie (pijler II) en recent de richtlijn betreffende een snellere en veiligere vermindering van te veel ingehouden bronbelasting (FASTER).

Het voorstel om ongelijkheid tussen vreemd en eigen vermogen (Debt Equity Bias, DEBRA) aan te pakken, is sinds 2022 niet actief in de Raad besproken. Ik zal onderzoeken of de lidstaten bereid zijn dit initiatief opnieuw in overweging te nemen in het licht van de primaire agenda voor het concurrentievermogen van het nieuwe mandaat en de ambitie om een spaar- en investeringsunie te ontwikkelen. Daarnaast zal ik werken aan het vinden van innovatieve oplossingen voor een samenhangend belastingkader voor de financiële sector van de EU om de verdere integratie daarvan te ondersteunen, grensoverschrijdende activiteiten te vergemakkelijken en digitalisering en innovatie te bevorderen. De Commissie heeft al een studie laten uitvoeren naar mogelijke manieren om de financiële sector te belasten.

Het voorstel "Bedrijven in Europa: Het voorstel voor een kader voor de belastingheffing van inkomsten (Befit) is een langetermijnproject. De ontwikkeling van een gemeenschappelijk kader voor vennootschapsbelasting in de EU is al vele jaren een belangrijke doelstelling en blijft een prioriteit. In de komende jaren moeten we dit voorstel wellicht bekijken in het licht van onze ervaringen met pijler II, die het internationale belastinglandschap al is begonnen te veranderen.

Ik ben mij bewust van de moeilijkheden bij het classificeren, waarderen en beheren van cryptoactiva. Dit kan een uitdaging vormen voor belastingdiensten die deze eerlijk en effectief willen belasten. De diensten van de Commissie hebben met de lidstaten samengewerkt om het uitwisselen van ervaringen en goede praktijken op dit gebied te vergemakkelijken en te bevorderen. Samen met de verordening betreffende cryptoactivamarkten (MiCA), die uitgevers van cryptoactiva en aanbieders van cryptogerelateerde diensten zal reguleren, zal de richtlijn betreffende de administratieve samenwerking op het gebied van de belastingen (DAC 8) voor meer fiscale

transparantie van transacties in cryptoactiva zorgen en het risico op belastingfraude, belastingontduiking en belastingontwijking verlagen. Wij zijn er klaar voor om deze kwesties waar nodig verder te onderzoeken.

Inclusief kader van de OESO/G20 inzake grondslaguitholling en winstverschuiving - Akkoord over pijler I en II

4. Het OESO-akkoord over pijler II inzake het minimale effectieve belastingtarief van 15 % omvat uitzonderingen die ruimte kunnen laten voor agressieve fiscale planning. Wat gaat u doen om winstverschuiving door bedrijven en schadelijke belastingconcurrentie binnen de EU en ten opzichte van derde landen aan te pakken, rekening houdend met de uitzonderingen in het wereldwijde belastingakkoord? Is de Europese Commissie voornemens een voorstel in te dienen indien het multilaterale verdrag betreffende het akkoord over pijler I niet door een kritische massa van landen wordt geratificeerd?

Het aanpakken van agressieve fiscale planning door grote groepen ondernemingen is een belangrijke doelstelling van de overeenkomst van pijler II en komt duidelijk tot uiting in de OESO-modelvoorschriften en de “pijler II”-richtlijn van de EU (de “P2D”). Deze regels maken deel uit van een belangrijke hervorming die tot doel heeft de concurrentie op het gebied van vennootschapsbelastingtarieven te beperken door op mondiaal niveau een minimumniveau van belastingheffing vast te stellen.

Volgens recente gegevens van de OESO ([The Global Minimum Tax and the taxation of MNE profit | OECD](#)) zal pijler II naar schatting winsten aan belastinginkomsten van USD 155-192 miljard per jaar opleveren (gebaseerd op gegevens uit de periode 2017-2020). Ongeveer twee derde van deze winsten zal naar verwachting rechtstreeks uit de minimumbelasting komen, maar ongeveer een derde van deze winsten zal naar verwachting indirect voortvloeien uit minder winstverschuiving.

Slechts weinigen hadden vijf jaar geleden gedacht dat een mondiale overeenkomst over het waarborgen van een effectieve minimumbelasting voor multinationals mogelijk was. De uitzonderingen vormden een integrerend onderdeel van het overeengekomen compromispakket. De substance-uitzondering is bedoeld om rekening te houden met situaties waarin het risico op agressieve praktijken beperkt is vanwege het hoge substance-aandeel. De overeenkomst bevat al een traject voor geleidelijke reductie waarover zorgvuldig is onderhandeld.

Het is nu van cruciaal belang om zoveel mogelijk jurisdicties aan te moedigen het kader van pijler II uit te voeren. De Commissie zet zich in verschillende fora (OESO, VN, enz.) in voor de bevordering van pijler II. Naar verwachting zal ongeveer 90 % van de multinationale ondernemingen die binnen het toepassingsgebied vallen, tegen 2025 aan de nieuwe minimumbelasting worden onderworpen, uitgaande van de jurisdicties die deze uitvoeren of hebben aangekondigd. Dit is echter niet voldoende om de integriteit van het systeem te behouden. Het is veel belangrijker ervoor te zorgen dat vanaf 2025 de zogenaamde “achtervangregel” (de regel inzake onderbelaste winst, UTPR) belastingplichtigen in niet-uitvoerende jurisdicties omvat, zodat laagbelaste inkomsten toch worden belast. Dit is het bepalende onderdeel van het pijler II-kader dat ervoor kan zorgen dat de regels niet in het nadeel van uitvoerende jurisdicties uitpakken.

In dit verband zal ik zoveel mogelijk landen wereldwijd blijven aanmoedigen de regels uit te voeren of snel aan een doeltreffende uitwisseling van informatie deel te nemen, zodat pijler II kan worden toegepast door degenen die zich hebben aangesloten. Het is daarbij van cruciaal belang dat de regels op uniforme en gecoördineerde wijze worden toegepast. Alle recente inspanningen in het kader van de OESO en het inclusief kader volgen deze koers. Als ik tot commissaris word benoemd, zal ik in gesprek gaan met alle belangrijke spelers, met name met de Verenigde Staten. Tot slot zullen de lidstaten in geval van het omzeilen van de regels, bijvoorbeeld door onjuiste of zelfs frauduleuze meldingen, hun beoordelings- en handhavingsbevoegdheden moeten gebruiken om te waarborgen dat pijler II soepel kan functioneren.

Ik wil er ook op wijzen dat de Commissie, naast pijler II, haar bredere inspanningen om agressieve belastingplanning aan te pakken voortzet, bijvoorbeeld via het UNSHELL-voorstel, dat sinds 2021 in behandeling is bij de Raad.

Wat pijler I betreft, onderken ik dat er dringend behoefte is aan een eerlijke en doeltreffende belastingheffing op de digitale economie. De huidige internationale belastingregels zijn ontworpen voor bedrijven met een fysieke aanwezigheid en houden onvoldoende rekening met de waarde die door digitale bedrijfsmodellen wordt gecreëerd. De Commissie is altijd een groot voorstander geweest van de werkzaamheden van de OESO, waartoe het G20/inclusief kader opdracht heeft gegeven, aangezien een multilaterale oplossing beter is dan een wildgroei aan nationale oplossingen. Ongeveer 140 jurisdicties hebben aanvankelijk deze doelstelling onderschreven en ik ben

er persoonlijk voorstander van.

Het Multilateraal Verdrag van de OESO is gereed en staat niet meer ter discussie. We moeten nu tot een akkoord komen over bedrag B (een vereenvoudiging van sommige regels voor verrekenprijzen) om het hele pakket vrij te geven. Het is een uitdagende taak, zoals wel blijkt uit het feit dat de overeenkomst herhaaldelijk is uitgesteld. Maar ik geloof niet dat het onmogelijk is, gelet op wat er al is bereikt.

Ik zal mij ten volle blijven inzetten voor een multilaterale aanpak van digitale belasting. Het zou in het belang van de mondiale gemeenschap zijn om tot een snelle en gecoördineerde oplossing te komen in het kader van pijler I. De diensten van de Commissie die verantwoordelijk zijn voor belastingen, spelen een actieve rol in de besprekingen over het toekomstige Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake internationale samenwerking op belastinggebied, dat hoogstwaarschijnlijk een breed toepassingsgebied zal hebben.

Tot slot mogen we niet vergeten dat de Groep gedragscode (belastingregeling ondernemingen) essentiële werkzaamheden heeft verricht aan de EU-lijst van jurisdicties die niet-coöperatief zijn op belastinggebied, hetgeen de ambitie van de Commissie weerspiegelt om internationale normen voor goed fiscaal bestuur wereldwijd te bevorderen. Dankzij deze werkzaamheden zijn 160 schadelijke belastingregelingen in meer dan 60 landen gewijzigd of teruggedraaid. De Commissie neemt het voortouw bij het voorstellen van wijzigingen in de EU-criteria voor plaatsing op de lijst, die moeten blijven evolueren om zich aan te passen aan nieuwe uitdagingen. Ik onderken dat de strijd tegen fiscaal misbruik moet worden voortgezet en ben bereid om aan meer wereldwijde coördinatie te werken op dit gebied.

Milieubelastingen

5. Hoe gaat u, met betrekking tot uw portefeuilles over klimaat en belastingen, belastingen inzetten om klimaatdoelstellingen te bevorderen en welke initiatieven wilt u nemen om het energiebelastingbeleid te beoordelen? Komt u met een nieuw EBR-voorstel waarin rekening wordt gehouden met de suggesties van het rapport-Draghi? Hoe denkt u de doelstelling van 90 % emissiereductie tegen 2040 te kunnen verenigen met de lopende onderhandelingen van de Raad over de herziening van de EBR? Bent u van plan om tijdens deze mandaatsperiode maatregelen voor te stellen om de lucht- en zeevaart doeltreffender te belasten?

Ik ben er stellig van overtuigd dat belastingheffing een belangrijk prijsinstrument is dat kan helpen de klimaatdoelstellingen te bereiken. Het kan als katalysator voor transformatie fungeren en burgers en bedrijven aanmoedigen duurzamere keuzes te maken. De milieubelastingen van de EU zijn momenteel echter niet geharmoniseerd, waardoor de milieu- en koolstofbelastingen in de lidstaten uiteenlopen. Dit gebrek aan samenhang leidt tot verwarring en ondermijnt de doeltreffendheid van ons klimaatbeleid. Als ik word benoemd tot commissaris voor belastingen en klimaat, zal ik in een goede positie verkeren om de beschikbare instrumenten optimaal te benutten en te zorgen dat het belastingbeleid en de klimaatdoelstellingen op elkaar afgestemd zijn. Daarom wil ik besprekingen voeren met de lidstaten om tot een evenwichtiger en coherentere aanpak van de milieubelastingen te komen. Door samen te werken kunnen we een gelijk spelveld creëren en ervoor zorgen dat alle lidstaten beleid volgen dat aansluit op ons gemeenschappelijke klimaat- en milieubeleid. Er is bijvoorbeeld ruimte om het gebruik van milieubelastingen te bevorderen om de toepassing van het beginsel “de vervuiler betaalt” te waarborgen.

De belasting op energieproducten en elektriciteit in de EU omvat belastingen die buiten het toepassingsgebied van de energiebelastingrichtlijn (EBR) vallen. In het rapport-Draghi wordt erop gewezen dat energiebelastingen deel uitmaken van een breder systeem van tarieven, heffingen en netwerkkosten. Ik ben mij terdege bewust van de impact die de energieprijzen hebben op het concurrentievermogen van de EU-industrie en ben bezorgd over de impact op bedrijven en huishoudens. Ik zal samen met de commissaris voor Energie en Huisvesting nadenken over de aanbevelingen van het Draghi-verslag, waaronder oplossingen om de interne markt door middel van samenwerking tussen de lidstaten te versterken en om ervoor te zorgen dat belastingen, tarieven en heffingen geen negatief effect hebben op de energieprijzen en het concurrentievermogen van de EU-industrie.

De voorgestelde herziening van de EBR – het laatste deel van het “Fit for 55”-pakket, dat nog niet is goedgekeurd en waarover momenteel in de Raad en het Europees Parlement wordt onderhandeld – heeft tot doel dit kader te moderniseren door het af te stemmen op de klimaat- en energiedoelstellingen van de EU. Een belangrijk onderdeel daarvan zijn de invoering van een rangschikkingssysteem waarbij meer vervuilende producten zwaarder worden belast, zodat het gebruik van schonere energie wordt aangemoedigd, en de invoering van nieuwe producten zoals ammoniak en waterstof. Om het gebruik van elektriciteit verder te bevorderen, zouden de lidstaten de belasting op elektriciteit die wordt geleverd aan elektrische voertuigen, vliegtuigen of vaartuigen (walstroom) tot nul kunnen

verlagen. Bij de herziening wordt ook de structuur van de belastingtarieven geactualiseerd, worden de mogelijkheden beperkt voor nationale belastingvrijstellingen en afwijkingen waarbij verlagingen tot onder de minimumtarieven worden toegestaan, en wordt gezorgd voor meer harmonisatie in de hele EU, waarbij de lidstaten het vermogen om inkomsten te genereren behouden. De herziening van de EBR zal de EU helpen haar emissiereductiedoelstellingen te behalen door het gebruik van meer duurzame of hernieuwbare brandstoffen te bevorderen en tegelijkertijd concurrerende, sociaal rechtvaardige en duurzame groei in de EU te ondersteunen. De energiecrisis heeft laten zien dat de EU afhankelijk is van fossiele brandstoffen uit derde landen. De herziene EBR zal een belangrijke rol spelen bij het ondersteunen van de overgang van deze geïmporteerde energiebronnen naar energie die in de EU kan worden geproduceerd, zoals hernieuwbare energie, waardoor de EU minder gevoelig wordt voor schokken op de internationale markt als gevolg van de bevoorrading uit derde landen en minder afhankelijk wordt van externe energiebronnen.

De Commissie zal met de Raad blijven werken aan een compromis, waarbij zij ernaar streeft een hoog ambitieniveau te waarborgen. De goedkeuring van de herziene EBR kan bijdragen tot het bereiken van de doelstelling van een netto-emissiereductie van 90 % tegen 2040.

Wat de belastingen in de lucht- en zeevaartsector betreft, hecht ik groot belang aan maatregelen in deze sectoren. Om het concurrentievermogen van de Europese economie in het algemeen te behouden, moeten we alle sectoren betrekken bij het bereiken van onze mondiale emissiereductiedoelstellingen. Anders zal de last te hoog worden voor de sectoren die geen vrijstelling hebben. Met het voorstel tot herziening van de EBR wordt beoogd de verplichte vrijstelling voor brandstof voor de lucht- en zeevaart te schrappen. Deze wijziging moet het mogelijk maken de belastingtarieven per brandstof te differentiëren naar gelang van hun milieuprestaties. Dat zou duurzame luchtvaartbrandstoffen en duurzame en geavanceerde brandstoffen voor schepen aantrekkelijker maken dan fossiele brandstoffen en investeringen helpen stimuleren in de productie en levering van duurzame vervoersbrandstoffen in Europa. Dit is voor sommige lidstaten een politiek gevoelig onderwerp gebleken. Actie op internationaal niveau is van cruciaal belang. Voor de luchtvaartsector is de Commissie sterk voorstander van initiatieven zoals de taskforce voor wereldwijde solidariteitsheffingen en de regeling voor koolstofcompensatie voor de internationale luchtvaart onder auspiciën van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Wij verwachten dat de ICAO beschikt over een systeem voor vluchten buiten de EER dat doeltreffende emissiereducties waarborgt. In dit verband moet bijzondere aandacht worden besteed aan de komende ICAO-vergadering in 2025. Anders moet de Commissie voorstellen om het EU-emissiehandelssysteem (ETS) uit te breiden tot vertrekkende vluchten, zoals reeds is bepaald in de EU-wetgeving om te waarborgen dat alle sectoren van de economie in 2050 bijdragen aan klimaatneutraliteit. De Commissie steunt ook de vaststelling van een ambitieus prijsstellersmechanisme voor broeikasgassen voor de maritieme sector onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Tegelijkertijd stelt het ETS al een prijs vast voor CO₂-emissies door lucht- en zeevervoer, terwijl tegelijkertijd het risico op ontduiking wordt aangepakt.

Op het gebied van het passagiersvervoer wordt momenteel op grote schaal een btw-nultarief toegepast, met name voor het internationale lucht- en zeevervoer, ongeacht de milieueffecten ervan. In de wetenschap dat duurzaam vervoer ook goede connectiviteit moet bieden en betaalbaar moet zijn, is de belasting van de luchtvaartsector onderdeel van een bredere reflectie die de Commissie is begonnen over de toekomst van de btw. Deze discussie heeft ook betrekking op bijzondere btw-regelingen, waaronder die voor reisbureaus en exploitanten van personenvervoer, zoals benadrukt in het verslag van Enrico Letta over de eengemaakte markt.

Naast de inspanningen om de industrie koolstofvrij te maken, is er ook ruimte om beter gebruik te maken van belastingbeleidsinstrumenten om op te treden tegen biodiversiteitsverlies en aantasting van het milieu. Het relatieve gebrek aan vooruitgang op het gebied van milieubelastingen houdt in dat consumenten momenteel te veel vervuilende producten kopen en niet overschakelen op schonere alternatieven zoals gerecycleerde producten, waar dit economisch efficiënt en maatschappelijk wenselijk zou zijn. Daarnaast slagen schone bedrijven er soms niet in financiering aan te trekken, terwijl vervuilende bedrijven profiteren van inefficiënt lage kapitaalkosten. De diensten van de Commissie werken eraan om lacunes in het beleid op te sporen. Daarom is het nog te vroeg om ons vast te leggen op specifieke beleidsinstrumenten – of het nu gaat om zachte maatregelen zoals aanbevelingen of om ambitieuzere maatregelen zoals de invoering van EU-minima voor andere milieubelastingen dan energiebelastingen – maar ik kan beloven dat ik een krachtiger impuls zal geven aan marktgebaseerde maatregelen om milieukwesties breder aan te pakken.

Tot slot zal belastingheffing een cruciale rol spelen bij het behalen van de klimaatdoelstellingen van de EU. Ik zal nauw met u, de diensten van de Commissie en de lidstaten samenwerken om tot een gebalanceerde aanpak te komen waarin zowel onze milieuambities als de economische behoeften van onze burgers tot hun recht komen en tegelijkertijd het concurrentievermogen van onze industrie wordt gewaarborgd.

Vragen van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid:

6. Wat gaat u in het kader van de EU-diplomatie op het gebied van klimaatverandering doen om ervoor te zorgen dat alle partijen, met name grote en opkomende economieën, zich gezamenlijk inspanssen om de acties op te voeren met het oog op de verwezenlijking van de langetermijndoelstelling van de Overeenkomst van Parijs? Wat zijn uw prioriteiten voor COP29? Welke concrete maatregelen gaat u voorstellen om gevolg te geven aan het akkoord dat op de COP28 is bereikt om in de energiesector af te stappen van fossiele brandstoffen? Volgens uw opdrachtbrief zult u een EU-kader ontwikkelen om subsidies voor fossiele brandstoffen geleidelijk af te schaffen. Hoe wilt u dit kader operationeel maken om te voldoen aan de in het 8e MAP vastgestelde vereiste, en tegelijkertijd de energiezekerheid waarborgen en afhankelijkheden verminderen?

De belangrijkste doelstelling van de **klimaatdiplomatie van de EU** is het stimuleren van ambitie en investeringen. Wij willen onze partnerlanden aanmoedigen om ambitieuze klimaatdoelstellingen vast te stellen die aansluiten op de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en om deze waar te maken. Dankzij de succesvolle emissiereductie-inspanningen van de EU zelf produceren we tegenwoordig slechts 6 % van de wereldwijde emissies. Voor de bescherming van ons klimaat en onze planeet is het van cruciaal belang ook de overige 94 % aan te pakken. De actualisering van de nationaal bepaalde bijdragen van de landen die binnenkort plaatsvindt, zal van cruciaal belang zijn om de COP28-consensus van de VAE en de algemene inventarisatie die in Dubai is overeengekomen, succesvol uit te voeren. Voor de COP30 in Brazilië en daarbuiten zal ik, met de hulp van andere leden van het college, bijdragen aan het bepalen van onze mondiale klimaat- en energievisie.

Concreet zal ik koolstofbeprijzing bevorderen als essentieel onderdeel van een bredere beleidsmix om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te verwezenlijken. Koolstofbeprijzing kan marktvoorwaarden creëren die de businesscase voor decarbonisatie verbeteren en de transitie versnellen en tegelijkertijd inkomsten genereren die kunnen worden geherinvesteerd in decarbonisatie en in de transitie. Mondiale koolstofbeprijzing zal ook bijdragen tot het creëren van een gelijk speelveld voor bedrijven. Het EU-emissiehandelssysteem is een model voor veel ambitieuze koolstofbeprijzingssystemen. Sinds de lancering van het ETS in 2005 heeft het bijgedragen tot een vermindering van de broeikasgasemissies in de betrokken sectoren van meer dan 47 %. Wij willen onze ervaring en kennis delen om meer landen aan te moedigen een doeltreffend koolstofbeprijzingsbeleid uit te voeren. Daarom wil ik dat wij ons sterker inzetten om onze partners te ondersteunen bij het vaststellen van robuuste koolstofbeprijzing en -markten als onderdeel van een bredere mix van klimaat- en energiebeleid, voortbouwend op onze bestaande samenwerking. De **taskforce voor internationale koolstofbeprijzing en diplomatie op het gebied van koolstofmarkten** die ik onlangs heb opgericht, kan een grote verandering betekenen voor de eerdergenoemde 94 % van de emissies. Net als voor de EU zou koolstofbeprijzing de effectiefste maatregel kunnen zijn die zij kunnen nemen. Dat er belangstelling bestaat, blijkt uit het feit dat steeds meer landen, inclusief de meeste G20-landen, een koolstofbeprijzingsbeleid aan het onderzoeken zijn of al uitvoeren, mede in reactie op het mechanisme voor koolstofgrenscorrectie. Tot op heden bestaan er al 75 koolstofbeprijzingsinstrumenten die 24 % van de wereldwijde emissies dekken. Dit beleid vertaalt zich echter vaak in lage ambities, lage prijzen en beperkte dekking, terwijl sommige grote uitstoters nog steeds achterlopen.

Zinnvolle gesprekken met andere grote en nieuwe uitstoters kunnen alleen plaatsvinden als de EU met een succesvolle klimaatactie zelf het goede voorbeeld geeft. De **internationale geloofwaardigheid van de EU** hangt af van onze interne maatregelen, waaronder de “Fit for 55”-maatregelen, en de visie in onze aanbeveling voor 2040. Als wij laten zien dat deze maatregelen werken, kan dat een politieke consensus in andere landen in de hand werken. Grote en opkomende economieën kunnen ook zorgen voor een gunstig regelgevingsklimaat, zodat er een draagvlak bij de industrie en de burgers ontstaat voor een versnelde groene transitie en duurzame investeringsbeslissingen. En dergelijke acties bevorderen wij op alle politieke niveaus met een groot aantal landen, niet alleen via de G7 en de G20 maar ook via bilaterale groene allianties, groene partnerschappen, dialogen op hoog niveau, partnerschappen voor een rechtvaardige energietransitie en toekomstige partnerschappen voor schone handel en investeringen. We maken ook gebruik van plurilaterale processen zoals de decarbonisatieagenda van de G7, de klimaatclub en de Clean Energy Ministerial. Wij zullen onze partners, ook financieel, blijven bijstaan bij het onderzoeken van de haalbaarheid van concrete oplossingen die zijn afgestemd op hun specifieke omstandigheden. Tot slot zetten wij ook actief ons nabuurschapsbeleid, ons handelsbeleid en onze internationale partnerschappen in om de groene transitie te ondersteunen. Tegelijkertijd moeten we ondersteuning blijven bieden aan landen en gemeenschappen die extra kwetsbaar zijn voor klimaatverandering en momenteel weinig bijdragen aan de wereldwijde emissies. Dat is ook in ons eigen belang: in een sterk onderling verbonden wereld kunnen de aanpassing aan klimaatverandering en de opbouw van weerbaarheid ertegen helpen het risico op verstoorde handelsroutes en mondiale toeleveringsketens (onder andere voor levensmiddelen) te beheersen en bijdragen tot de veiligheid, veerkracht en stabiliteit van de EU.

Mijn **prioriteiten voor COP29**, zoals afgesproken met de lidstaten tijdens de Raad Economische en Financiële Zaken van 8 oktober en in de conclusies van de Raad Milieu van 14 oktober over COP29, zijn de volgende: i) een ambitieus en haalbaar resultaat bereiken met betrekking tot de nieuwe collectieve gekwantificeerde doelstelling inzake klimaatfinanciering; ii) de onderhandelingen afronden over de richtsnoeren om artikel 6 van de Overeenkomst van Parijs inzake internationale koolstofmarkten in de praktijk te brengen; iii) het wereldwijde engagement voor de uitvoering van de VAE-consensus bevestigen en de basis leggen voor de volgende ronde van de nationaal bepaalde bijdragen; iv) de maatregelen voor aanpassing aan de gevolgen van klimaatverandering opvoeren; en v) alle partijen oproepen om uiterlijk eind dit jaar de eerste tweejaarlijkse transparantieverslagen in te dienen.

Wat de **follow-up van de COP28** betreft, zal ik onze internationale partners, met name de grote uitstoters, aanmoedigen om in 2025 met ambitieuze nationaal bepaalde bijdragen te komen die voortbouwen op de resultaten van de algemene inventarisatie op het gebied van de energietransitie. Ik zal onze politieke, technische en financiële steun toespitsen op het stimuleren van de transitie naar schone energie en de ambitieuze decarbonisatie van de industrie in ontwikkelingslanden.

Wat **subsidies voor fossiele brandstoffen** betreft, zou een akkoord over de herziening van de energiebelastingrichtlijn een belangrijke maatregel zijn om deze op coherente wijze te verminderen. Ik zal daarom blijven samenwerken met de lidstaten om snel een gemeenschappelijke basis te vinden voor het bereiken van een akkoord. Ik zal ook onvermoeibaar samenwerken met de lidstaten, want de bevoegdheid om deze subsidies geleidelijk af te schaffen ligt bij de nationale regeringen. Ook zal ik streven naar de uitwisseling van beste praktijken en naar zoveel mogelijk transparantie over deze subsidies om de druk te vergroten, hetzij via de uitvoering van de nationale energie- en klimaatplannen van de lidstaten, hetzij via de herziening van de governanceverordening. Dit gezegd zijnde, ben ik de toezegging die ik een jaar geleden tijdens mijn eerste hoorzitting in het Parlement deed om op EU-niveau een inventaris op te maken, nagekomen en ik zal hieraan samen met de commissaris voor Energie en Huisvesting blijven werken. Tegelijkertijd bieden het Europees Semester en mogelijk het toekomstige coördinatie-instrument voor het concurrentievermogen de mogelijkheid om de lidstaten verdere richtsnoeren te geven om dit met voorrang aan te pakken. Tot slot voeren we nog ander beleid in dat een prijskaartje aan de negatieve effecten van fossiele brandstoffen zal hangen, met name het nieuwe EU-ETS voor de sectoren gebouwen, wegvervoer en andere sectoren (ETS2), in combinatie met het nieuwe Sociaal Klimaatfonds ter ondersteuning van mensen die kwetsbaar zijn voor energie- en vervoersarmoede.

Het afschaffen van subsidies voor fossiele brandstoffen heeft als doel de transitie kostenefficiënter en haalbaarder te maken. Het zal de energiezekerheid waarborgen en de afhankelijkheid verminderen, waardoor de nodige middelen worden vrijgemaakt voor investeringen in koolstofarme capaciteit. Wat betreft de vrees dat de afschaffing van subsidies voor fossiele brandstoffen buitensporige gevolgen kan hebben voor huishoudens met een lager inkomen, ben ik het ermee eens dat hier aandacht aan moet worden besteed, bijvoorbeeld via het sociale beleid van de lidstaten. Het efficiëntste instrument is vaak om huishoudens te compenseren of bij te staan in de transitie, en niet om subsidies voor fossiele brandstoffen te handhaven.

7. Welke concrete maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat het EU-wetgevingskader voor het klimaat voor 2030 efficiënt en tijdig wordt uitgevoerd en dat de daarin vastgestelde doelstellingen worden gehaald? Welke rol ziet u in dit verband voor de Clean Industrial Deal? Wat is uw standpunt over de gerichte wijziging van de verordening tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens, die in uw opdrachtbrief wordt vermeld? Hoe gaat u ervoor zorgen dat de regelgevende en financiële instrumenten van de EU, waaronder het Sociaal Klimaatfonds en het Fonds voor een rechtvaardige transitie, een eerlijke transitie naar een klimaatneutrale economie ondersteunen? Welke specifieke maatregelen gaat u nemen, in het bijzonder met betrekking tot het EU-ETS 2, om ervoor te zorgen dat kwetsbare groepen worden beschermd tegen energieprijstijgingen, met inbegrip van toezicht op de correcte uitvoering van nationale sociale klimaatplannen en nationale ETS 2-inkomsten?

De actualisering van de **nationale energie- en klimaatplannen** is een belangrijk proces waarbij de lidstaten aangeven hoe zij zullen zorgen dat het "Fit for 55"-pakket tijdig kan worden uitgevoerd en de nodige investeringen zullen helpen mobiliseren. Ik zal de contacten met de lidstaten intensiveren om ervoor te zorgen dat zij hun nationale energie- en klimaatplannen zo spoedig mogelijk afronden. Ik wil nauw met de lidstaten samenwerken bij de uitvoering van hun nationale energie- en klimaatplannen, onder meer door in gesprek te gaan met het bedrijfsleven en de sociale partners en door discussies te organiseren over de wijze waarop belangrijke belemmeringen voor de transitie kunnen worden weggenomen. Mijn doel is de juiste voorwaarden te creëren voor samenwerking en een uitwisseling van beste praktijken voor het vinden van praktische oplossingen om de transitie te versnellen en tegelijkertijd het concurrentievermogen te bevorderen en de meest kwetsbaren te ondersteunen. Ik

zal het Europees Parlement door middel van regelmatige uitwisselingen nauw op de hoogte houden.

De klimaatdoelstelling voor 2040, waarvoor de Commissie binnenkort een gericht voorstel tot wijziging van de Europese klimaatwet zal indienen, zal investeerders meer zekerheid op de lange termijn bieden, zodat meer draagvlak ontstaat voor de besluiten die nu worden genomen met betrekking tot productiefaciliteiten, infrastructuur of vaardigheden, en zo zal ook worden bijgedragen tot snellere actie en verwezenlijking van de doelstellingen voor 2030.

De **Clean Industrial Deal** zal gericht zijn op het versterken van het concurrentievermogen van de EU-industrie en het versnellen van de decarbonisatie van Europa. Wij zullen werken aan een reeks initiatieven om de administratieve processen voor het koolstofvrij maken van de industrie te vereenvoudigen, een kader tot stand te brengen om leidende markten te ontwikkelen en particuliere financiering voor de transitie te mobiliseren. Wij zullen met name actie ondernemen op het gebied van betaalbare energieprijzen om een van de belangrijkste concurrentienadelen van de EU aan te pakken, alsook een wet ter versnelling van de decarbonisatie van de industrie die vooral gericht is op energie-intensieve industrieën en partnerschappen voor schone handel en investeringen, waarbij het accent zal liggen op de betrekkingen met onze partnerlanden.

Om de doelstelling voor de nettobroeikasgasemissiereductie van de EU van ten minste 55 % ten opzichte van 1990 tegen 2030 te verwezenlijken en de in de Europese klimaatwet verankerde doelstelling van klimaatneutraliteit tegen 2050, zijn ambitieuze beleidsmaatregelen en maatregelen nodig om de emissies in alle sectoren snel en voldoende te verminderen, met inbegrip van een aanzienlijk deel van de emissies van gebouwen en vervoer. In dit verband bevatten de **CO₂-emissienormen voor nieuwe auto's en bestelwagens** CO₂-emissiedoelstellingen die geleidelijk worden aangescherpt, waarbij vanaf 2035 een reductie van 100 % wordt bereikt. In de politieke beleidslijnen staat: *“Om klimaatneutraal te worden tegen 2050 is een breed gamma aan innoverende technologieën nodig op uiteenlopende domeinen, van mobiliteit tot energie. De doelstelling om auto's tegen 2035 klimaatneutraal te maken, zorgt bijvoorbeeld voor voorspelbaarheid voor investeerders en fabrikanten. Om deze doelstelling te bereiken, is een technologie-neutrale aanpak nodig, waarin e-brandstoffen een rol zullen spelen, via een gerichte wijziging in het kader van de geplande toetsing van de verordening”*. Dit wordt ook bevestigd in mijn opdrachtbrief. De Commissie zal daarom in het kader van de in 2026 geplande evaluatie aan deze gerichte wijziging werken. Daarbij zal ook worden gekeken naar de behoefte aan e-brandstoffen in andere sectoren, waar geen technologische alternatieven bestaan, zoals de luchtvaart en het zeevervoer, rekening houdend met de verwachte schaarste, het energie-intensieve productieproces en de geraamde kosten ervan.

Ons **kader voor een rechtvaardige transitie** moet geschikt zijn voor de volgende fasen van de klimaattransitie – van hier tot 2030, tot 2040 en daarna. De eerste prioriteit is ervoor zorgen dat de middelen uit NextGenerationEU en de huidige begroting worden gebruikt. De EU beschikt over een uitgebreid financieringskader met onder meer middelen van het cohesiebeleid, met name het Fonds voor een rechtvaardige transitie en de herstel- en veerkrachtfaciliteit. Dit zal verder worden gestimuleerd met de uitrol van het Sociaal Klimaatfonds. Wij zullen samenwerken voor een eenvoudiger, gerichtere en responsieve langetermijnbegroting waarin de Europese strategische prioriteiten en onze ambitie om een Commissie van investeringen te zijn tot uiting komen. Hoewel ik niet vooruit kan lopen op het volgende meerjarig financieel kader, ben ik ingenomen met het engagement van de voorzitter om te voorzien in een forse verhoging van de financiering voor een rechtvaardige transitie. Als ik word benoemd, zal ik ervoor zorgen dat een dergelijke verhoging ten goede komt van kwetsbare werknemers, bedrijven en burgers en de gebieden die met de zwaarste transitieproblemen worden geconfronteerd. Iedereen moet profiteren van de kansen die de transitie biedt en niemand mag buiten de boot vallen. Daarbij zal ik samenwerken met de uitvoerend vicevoorzitter voor Mensen, Vaardigheden en Paraatheid. Wij zullen ervoor zorgen dat het Sociaal Klimaatfonds meer financiering verstrekt voordat het nieuwe emissiehandelssysteem voor de sectoren gebouwen, wegvervoer en aanvullende sectoren (ETS2) van start gaat. De Commissie zal met de lidstaten samenwerken aan de nationale sociale klimaatplannen om ervoor te zorgen dat er financiering gaat naar de ondersteuning van kwetsbare huishoudens, kwetsbare micro-ondernemingen en kwetsbare vervoergebruikers.

Wat de voorbereidingen voor het Sociaal Klimaatfonds betreft, werken we samen met een speciale deskundigengroep van de lidstaten al sinds 2023 aan een snelle en doeltreffende uitrol. Er zijn momenteel tien lidstaten die profiteren van het instrument voor technische ondersteuning van de Commissie, dat ze ondersteunt bij het ramen van de ETS2-effecten, het definiëren van kwetsbare groepen en het vaststellen van op maat gesneden maatregelen en investeringen voor hun toekomstplannen. Ik zal de uitvoerend vicevoorzitter voor mensen, vaardigheden en paraatheid ondersteunen bij het informeren van het Europees Parlement over de uitvoering van het Sociaal Klimaatfonds. In het kader van de sociale klimaatdialoog kunnen de bevoegde commissies van het Europees Parlement de Commissie tweemaal per jaar uitnodigen om de ingediende sociale klimaatplannen, de beoordeling van de Commissie, de verwezenlijking van mijlpalen en de streefdoelen en betalingen te bespreken.

Wat het gebruik van de ETS2-inkomsten van de lidstaten betreft, zullen wij erop toezien dat deze volledig worden gebruikt voor klimaatactie en sociale maatregelen, zoals voorzien in de herziene ETS-richtlijn.

Ik zal de contacten met de lidstaten intensiveren om te achterhalen hoe knelpunten kunnen worden weggewerkt en mogelijkheden kunnen worden geboden om een eerlijke en rechtvaardige transitie te waarborgen. Ik zal de aanpak van kwesties op het gebied van de rechtvaardige transitie bij de herziening van de governanceverordening versterken. Ik zal ervoor zorgen dat de rechtvaardige transitie wordt geïntegreerd in ons beleid ter ondersteuning van de decarbonisatie en ik zal samenwerken met mijn collega-commissarissen om ervoor te zorgen dat de rechtvaardige transitie hoogwaardige werkgelegenheid bevordert en dat de goederen en diensten die ons mkb en onze huishoudens nodig hebben voor de transitie, toegankelijk en betaalbaar zijn.

8. Welke specifieke nieuwe acties bent u van plan voor te stellen als ondersteunend kader voor het bereiken van de nieuwe doelstelling voor 2040 en hoe denkt u de EU-klimaatarchitectuur voor de periode na 2030 op een eenvoudige, eerlijke en kostenefficiënte manier vorm te geven met voldoende financiële middelen? Hoe gaat u ervoor zorgen dat alle sectoren van de economie op een eerlijke en wetenschappelijk onderbouwde manier zullen bijdragen? Wat is uw standpunt over de toekomstige ontwikkeling van het EU-ETS? Wat zijn uw concrete plannen voor het bevorderen van koolstofverwijdering, zowel permanent als op het land, naast ingrijpende en duurzame emissiereducties? Wat is uw standpunt over het vaststellen van streefcijfers van de Unie voor koolstofverwijdering, inclusief een afzonderlijk streefcijfer voor permanente koolstofverwijdering als onderdeel van het streefcijfer voor 2040? Welke concrete wetgevende en/of andere maatregelen en welke nieuwe EU-middelen, als onderdeel van het nieuwe Europese klimaataanpassingsplan, zou u willen voorstellen om de veerkracht van de EU-samenleving, met inbegrip van kwetsbare groepen, ecosystemen en de economie te vergroten en de aanpassing aan klimaatrisico's te verbeteren? Hoe gaat u ervoor zorgen dat in elk sectoraal beleid van de EU systematisch rekening wordt gehouden met aanpassing?

De Commissie zal binnenkort een wetgevingsvoorstel indienen om de klimaatdoelstelling voor 2040 te verankeren in de Europese klimaatwet. Een ambitieuze doelstelling voor 2040 moet hand in hand gaan met randvoorwaarden zoals een rechtvaardige en eerlijke transitie voor mensen, lagere energieprijzen, een verbetering van het elektriciteitsnet enz. De Clean Industrial Deal is de eerste gelegenheid waarbij de randvoorwaarden besproken zullen worden, om ervoor te zorgen dat klimaatambities en industrieel concurrentievermogen hand in hand kunnen gaan.

Zodra overeenstemming is bereikt over de doelstelling, zal de Commissie met voorstellen kunnen komen voor het **klimaatbeleidskader voor de periode na 2030**. Ik zal ervoor zorgen dat de EU haar koers aanhoudt, waarbij wordt voortgebouwd op het uitgebreide beleidskader dat we al hebben, lering trekken uit het verleden en ervoor zorgen dat het klaar is voor 2040. Nu klimaatneutraliteit dichterbij komt, weten we dat alle sectoren een bijdrage moeten leveren en dat alle technologieën nodig zijn. De duidelijkheid die de doelstelling voor 2040 biedt, hebben we nodig om beleid vast te stellen en zekerheid op lange termijn te bieden voor investeringsbeslissingen, wat ons ook zal helpen de doelstellingen voor 2030 te halen. Ik zal met mijn collega's samenwerken om de doelstelling voor 2040 te halen met een Clean Industrial Deal, en om ervoor te zorgen dat particuliere investeringen om onze gemeenschappelijke doelstellingen van een concurrerende en koolstofvrije EU-economie te verwezenlijken, op de juiste wijze kunnen worden ingezet en de risico's ervan door middel van Europese maatregelen kunnen worden verminderd. We moeten investeren in mensen, vaardigheden en de rechtvaardige transitie, en we moeten het klimaatbeleid gebruiken om het welzijn van mensen te vergroten. Koolstofbeprijzing via het ETS op EU-niveau is essentieel voor kosteneffectieve mitigatiemaatregelen en als financieringsinstrument dat inkomsten voor innovatie genereert, en om maatregelen voor de meest kwetsbare groepen te ondersteunen. Kortom, goed ontworpen koolstofbeprijzing is gericht op zowel ecologische, economische als sociale doelstellingen. Dit moet gepaard gaan met sectorale maatregelen, bijvoorbeeld in de energie-, vervoers- of landsector, en met een breder ondersteunend beleidskader, waarbij de sectorale behoeften van de transitie centraal staan.

De Commissie baseert haar voorstellen en aanbevelingen op het gebied van klimaatbeleid op grondige effectbeoordelingen en houdt zich daarbij volledig aan de vereisten voor betere regelgeving. Ook wordt terdege rekening gehouden met het advies van de wetenschappelijke adviesraad inzake klimaatverandering. Ik wil benadrukken dat bij deze analyses gebruik wordt gemaakt van de meest geavanceerde instrumenten voor economische analyse, die ook op grote schaal worden gebruikt in de wetenschappelijke literatuur en die het mogelijk maken de economie van de EU en haar verschillende sectoren volledig te bestrijken, zoals onlangs is geïllustreerd in de effectbeoordeling voor de klimaatdoelstelling voor 2040 die de Commissie in februari heeft gepubliceerd. Dit zorgt ervoor dat de beleidsbeslissingen van de Commissie over de rol van de verschillende sectoren blijven berusten op een diepgaande analyse op basis van een wetenschappelijke benadering, die het mogelijk maakt om beleidspakketten samen te stellen waarmee we onze doelstellingen op een kostenefficiënte,

eerlijke en doeltreffende manier kunnen realiseren. Daarbij zal ik open blijven staan voor een openhartige en transparante dialoog met alle sectoren om onze klimaatdoelstellingen op een evenwichtige en kosteneffectieve manier te verwezenlijken.

Wat specifiek het **EU-ETS** betreft, moeten de ETS-richtlijn en het besluit betreffende de marktstabiliteitsreserve in 2026 worden herzien. Daarbij wordt met name nagegaan of afvalbeheer vanaf 2028 in het EU-ETS moet worden opgenomen, en of, hoe en wanneer verwijderingen moeten worden geïntegreerd en het gebruik van afgevangen koolstof in producten zoals hernieuwbare brandstoffen moet worden gestimuleerd.

Bij de evaluatie van 2026 zal worden nagegaan of internationale vluchten vanaf januari 2027 onder het ETS zullen vallen en of het haalbaar is de ETS-dekking voor het zeevervoer uit te breiden. Bij de herziening vindt ook een evaluatie (d.w.z. een empirisch onderbouwde, retrospectieve beoordeling) van de ETS-richtlijn en het besluit inzake de marktstabiliteitsreserve (MSR) plaats. Verder zullen wij nagaan of het EU-ETS moet worden aangepast met het oog op de doelstelling voor 2040. Het is duidelijk welke koers het klimaatbeleid van de EU met het EU-emissiehandelssysteem als basis volgt.

Ik kan niet genoeg benadrukken dat een diepgaande en duurzame vermindering van de emissies onze prioriteit moet blijven. Tegelijkertijd heeft het voordelen de industrieën meer zekerheid te bieden over de **rol van permanente koolstofverwijderingen** bij de verwezenlijking van de EU-klimaatdoelstelling voor 2040. Wij zullen de beste combinatie van beleidsmaatregelen beoordelen om in het beleidskader voor 2040 zowel emissiereductie als koolstofverwijdering te stimuleren. Een efficiënt koolstofverwijderingsbeleid zal nodig zijn om tegen 2040 een nettoreductie van de broeikasgasemissies met 90 % en tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, zoals duidelijk wordt benadrukt in de mededeling en de bijbehorende effectbeoordeling. Ik zal ervoor zorgen dat dit beleid tegen het einde van mijn mandaat van kracht is, en zal tegelijkertijd samen met publieke en private partners de vroege ontwikkeling ondersteunen van wat metertijd een eengemaakte Europese markt voor koolstofverwijdering moet worden. Industrieën, landbouwers of bosbouwers die de dienst van koolstofverwijdering verlenen, moeten worden beloofd, terwijl inspanningen om emissies te verminderen niet moeten worden gehinderd.

Wat de **aanpassing aan klimaatverandering** betreft, behoren de toenemende klimaatrisico's tot de grootste risico's voor onze veiligheid en welvaart, en we moeten de klimaatveerkracht en -paraatheid van de EU versterken en de blootstelling van onze economie en samenleving verminderen. Dit vraagt om gecoördineerde en opgeschaalde actie, zowel op EU-niveau als op het niveau van de lidstaten. Het beleid en de maatregelen zoals ze nu zijn, worden in rap tempo ingehaald door de gevolgen van klimaatverandering. Veerkracht en risicobeheer moeten in het hele proces worden geïntegreerd. Ik heb een Europees klimaataanpassingsplan voor ogen dat de lidstaten ondersteunt en ervoor zorgt dat klimaatrisico's een onlosmakelijk onderdeel worden van al het EU-beleid, van landbouw en kritieke infrastructuur tot de economie, met bijzondere aandacht voor kwetsbare groepen. De precieze reikwijdte van het plan zal in nauwe samenwerking met de belanghebbenden worden ontwikkeld. Afgaande op de Europese klimaatrisicobeoordeling en de mededeling over het beheer van klimaatrisico's zie ik duidelijk dat de aanpak van de EU en die van de lidstaten beter op elkaar moeten worden afgestemd. Dit zou onder andere betekenen dat referentiewaarden worden overeengekomen voor de beoordeling van klimaatrisico's en voor het bepalen van het aanvaardbare risico in beleids- en investeringsbeslissingen. Bij elk voorstel zal ik rekening houden met de gevolgen voor de administratieve lasten. Zoals in mijn opdrachtbrief staat en zoals het Parlement ook heeft gevraagd in het recente plenaire debat en de recente resolutie over overstromingen, zal ik nagaan of er behoefte is aan toekomstige wetgeving inzake klimaatveerkracht en -paraatheid. Ik zal met name zorgvuldig nagaan hoe ervoor kan worden gezorgd dat wetgeving op beleidsterreinen die in het bijzonder aan klimaatrisico's zijn blootgesteld, geschikt is voor het beoogde doel. Ik wil op zijn minst dat alle door de EU gefinancierde activa worden ontworpen voor de toekomst, onder andere door toepassing van een aanpak gebaseerd op klimaatveerkracht en het beginsel "geen ernstige afbreuk doen".

Vragen van de Commissie industrie, onderzoek en energie

9. Wat is – naast uw opdrachtbrief – uw visie op uw portefeuille en wat zou u graag nalaten? Welke wetgevingsvoorstellen en andere initiatieven zult u het college van commissarissen ter goedkeuring voorstellen in de komende vijf jaar en met name in de eerste 100 dagen? Op welke manier wilt u ervoor zorgen dat deze voorstellen en de uitvoering van bestaande wetgeving het Europese concurrentievermogen versterken? Bent u van plan deze wetgevingsvoorstellen te baseren op specifieke effectbeoordelingen? Wat zijn uw plannen voor met name de Clean Industrial Deal? Hoe definieert u "schone groei"? Welke rol is er weggelegd voor de circulaire economie in uw werkzaamheden? Hoe bent u van plan toezicht te houden op en ondersteuning te bieden bij de uitvoering van het bestaande rechtskader om de doelstellingen voor 2030 te halen en wat zijn uw plannen en voorgenomen

maatregelen om de aangekondigde emissiereductiedoelstelling voor 2040 te halen? Hoe gaat u ervoor zorgen dat deze maatregelen aansluiten bij het industriebeleid van de EU?

De wetenschap laat geen ruimte voor twijfel: we hebben geen alternatief voor ambitieuze klimaatactie als we ervoor willen zorgen dat zowel de huidige als de komende generaties kunnen gedijen. De gevolgen van klimaatverandering, zoals de stijgende zeespiegel en toenemende overstromingen, vormen een bedreiging voor de voedselvoorziening, de menselijke gezondheid en de infrastructuur en zijn inmiddels voor iedereen in de wereld voelbaar. De bescherming van onze planeet, maar ook van onze welvaart betekent dat klimaatactie hand in hand moet gaan met het veiligstellen van een bloeiende en concurrerende economie en het ondersteunen van een rechtvaardige en eerlijke transitie voor de kwetsbaarste mensen, regio's en sectoren. Ik ben er vast van overtuigd dat hiervoor doortastende maatregelen op nationaal en internationaal niveau nodig zijn, vooral in de turbulente en zware jaren die de komende tijd waarschijnlijk voor ons liggen. Dit betekent voor mij meer leiderschap, meer assertiviteit en meer samenwerking, en ik ben ervan overtuigd dat we dit kunnen bereiken. Aan het einde van mijn mandaat wil ik kunnen zeggen dat we de weg naar klimaatneutraliteit hebben veiliggesteld door de parameters voor het economische leiderschap van Europa te bepalen en onze beleidsagenda voor schone groei om te zetten in een model dat overal ter wereld zal worden nagevolgd.

Wat betreft **wetgevingsvoorstellen en andere initiatieven in de komende vijf jaar en met name in de eerste 100 dagen**, zal ik, zoals uitgebreider beschreven in mijn antwoord op vraag 7, conform de politieke beleidslijnen in samenwerking met de uitvoerend vicevoorzitter voor Welvaart en Industriële Strategie en in overleg met de uitvoerend vicevoorzitter voor een Schone, Rechtvaardige en Concurrerende Transitie werken aan een **Clean Industrial Deal** die het concurrentievermogen van de EU-industrie zal versterken en de decarbonisatie in Europa zal versnellen. Om deze gebieden aan te pakken, zal de Clean Industrial Deal gebaseerd moeten zijn op een samenhangende reeks beleidsinitiatieven. Een aantal daarvan wordt vermeld in de opdrachtbrieven, waaronder het actieplan voor betaalbare energie, de wetgeving inzake een versnelling van industriële decarbonisatie, het Europees Fonds voor concurrentievermogen, het pakket voor de chemische industrie of het toekomstige industriële actieplan voor de automobielsector.

Dit is een cruciaal moment voor de Europese industrie en Europees onderzoek. Ons technologische leiderschap, ons vermogen om te reageren op industriële uitdagingen en om actief nieuwe kansen te benutten, staan op het spel.

Koolstofbeprijzing via het EU-ETS zal een centrale rol blijven spelen bij het dirigeren van economische beslissingen in de richting van de meest kosteneffectieve decarbonisatiemaatregelen. Tegelijkertijd zal het EU-ETS inkomsten blijven genereren die, met name via het Innovatiefonds, moeten worden gebruikt om de demonstratie en opschaling van innovatieve klimaatneutrale oplossingen in een breed scala van sectoren (industriële decarbonisatie, productie van schone technologie) te versnellen.

Al deze onderwerpen hebben betrekking op **schone groei** die de economische welvaart en het welzijn van onze samenlevingen waarborgt binnen de grenzen die onze planeet aankan door een leidersrol te spelen op het gebied van snel groeiende schone technologieën. Het betekent dat menselijke samenlevingen blijven gedijen zonder het welzijn van toekomstige generaties in gevaar te brengen of andere levensvormen en ecosystemen te bedreigen. Een dergelijke groei gaat niet samen met een afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Schone groei vermindert de afhankelijkheid van invoer en vergroot de veiligheid en veerkracht. In de praktijk kan groei als schoon worden beschouwd als ze bijdraagt tot het stabiliseren van het klimaat, ecosystemen en habitats gezond houdt en de biodiversiteit en schone lucht en schoon water in stand houdt.

Circulariteit is onlosmakelijk verbonden met schone groei. Een goed opgezette circulaire economie biedt grote mogelijkheden voor het concurrentievermogen, van de recycling van grondstoffen tot ecologisch ontwerp, en heeft betrekking op de hele toeleveringsketen, met inbegrip van maatregelen aan de vraagzijde voor schone producten. Door een koolstofprijs vast te stellen, stimuleren we veel sectoren om circulair te worden. Daarbij is de secundaire productie van koolstofintensieve goederen meestal veel minder energie-intensief dan de primaire productie. In het kader van de geplande evaluatie van het EU-ETS zullen wij nagaan hoe we een meer circulair en duurzaam gebruik en hergebruik van koolstof in onze industrieën kunnen bevorderen. We zullen ervoor zorgen dat beleid dat van invloed is op afval en het einde van de levensduur coherent is met het klimaatbeleid. Dit omvat de beoordeling of afvalverbrandingsinstallaties al dan niet in het EU-ETS moeten worden opgenomen, een ander onderdeel van de geplande evaluatie van 2026.

In een vroeg stadium van het mandaat zullen wij, zoals meer in detail beschreven in het antwoord op vraag 7, voorstellen **de Europese klimaatwet te wijzigen om daarin de doelstelling van een netto-emissiereductiedoelstelling van 90 % voor 2040 op te nemen**. Zodra de doelstelling is vastgesteld, zullen alle

klimaatwetgevingsvoorstellen die naar verwachting aanzienlijke economische, ecologische of sociale gevolgen zullen hebben, conform de richtsnoeren voor betere regelgeving vergezeld gaan van specifieke effectbeoordelingen. Bovendien zou een herziening van de governanceverordening waarbij deze wordt vereenvoudigd en geactualiseerd, bijdragen tot de verwezenlijking van de klimaatambitie voor 2040 in het streven naar klimaatneutraliteit en veerkracht.

Zoals hierboven vermeld, zal ik ervoor zorgen dat de EU op koers blijft wat betreft onze klimaatactie, waarbij we zullen voortbouwen op het bestaande uitgebreide beleidspakket, lering zullen trekken uit het verleden en ervoor zullen zorgen dat de EU klaar is voor 2040. Daarbij zullen we actie ondernemen om het concurrentievermogen van de EU-industrie en een rechtvaardige transitie voor iedereen te waarborgen. Ik zal daarbij open blijven staan voor een openhartige en transparante dialoog met alle sectoren om onze klimaatdoelstellingen op een evenwichtige en kostenefficiënte manier te realiseren.

Een ander belangrijk onderwerp is de **doelstelling voor de vermindering van CO₂-emissies voor auto's voor 2035**, waarop ik uitgebreider inga in mijn antwoord op vraag 7.

Verder vooruitblikkend zal ik conform mijn opdrachtbrief de werkzaamheden met betrekking tot het **Europees klimaataanpassingsplan** leiden, de lidstaten ondersteunen, met name op het gebied van paraatheid en planning, en zorgen voor regelmatige wetenschappelijk onderbouwde risicobeoordelingen.

Ik zal ook nagaan of er behoefte is aan **toekomstige wetgeving inzake klimaatveerkracht en -paraatheid** en opties presenteren. Ik zal dit doen op basis van de allereerste Europese klimaatrisicobeoordeling en heb al terdege nota genomen van de besprekingen in het Parlement tijdens het recente debat over overstromingen. Ik zal zorgvuldig nagaan hoe ervoor kan worden gezorgd dat de wetgeving op het gebied van aanpassing geschikt is voor het beoogde doel en hoe de administratieve lasten kunnen worden verminderd. Dit vereist nauwe samenwerking met andere leden van het college om te zien hoe we het sectorale beleid kunnen stroomlijnen, bijvoorbeeld door na te gaan waar de lidstaten reeds sectorale informatie rapporteren die relevant is voor aanpassing en of we beter gebruik kunnen maken van satellietgebaseerde informatie, en mogelijk van AI. Dit zal het mogelijk maken synergieën in kaart te brengen, verschillende werkterreinen van sectorale planning en rapportage dichter bij elkaar te brengen en eventuele overlapping op te sporen. Tegelijkertijd wordt aanpassing een steeds grotere uitdaging en is het een nieuw actiegebied, en daarom zal waarschijnlijk een beperkt aantal nieuwe aanvullende vereisten nodig zijn om ons beter bestand te maken tegen de snel toenemende klimaatrisico's.

10. Welke concrete maatregelen gaat u voorstellen om de industriële decarbonisatie te bevorderen, met name voor energie-intensieve industrieën en sectoren waar dit moeilijk is? Welke sectoren en gebieden moeten prioriteit krijgen en op basis van welke criteria? Welke rol ziet u in dat verband voor het emissiehandelssysteem en het Innovatiefonds? Welke voorstellen zult u doen om langetermijninvesteringen in Europese klimaatneutrale infrastructuur te waarborgen? Welke concrete maatregelen overweegt u met name voor de wetgeving inzake een versnelling van industriële decarbonisatie en hoe ziet u de samenhang met de verordening voor een nettonulindustrie, de verordening kritieke grondstoffen en STEP? Hoe gaat u er in het algemeen voor zorgen dat klimaatbeleidsinstrumenten economische stimulansen blijven bieden voor particuliere investeringen in decarbonisatie en tegelijkertijd het kader voor een sociale en rechtvaardige transitie versterken? Wat is uw voorstelling van het toekomstige kader voor CO₂-afvang, -transport en -opslag, en hoe wilt u zorgen voor voldoende stimulansen voor de industrie in de hele CCUS-waardeketen? Wat zijn uw plannen voor de eengemaakte CO₂-markt, met name voor CO₂ die afkomstig is van sectoren waar de uitstoot moeilijk te verminderen is, rekening houdend met het concurrentievermogen van de EU? Wat is uw standpunt over de rol van een technologie-neutrale aanpak met betrekking tot de geplande herziening van de verordening waarbij CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens worden vastgesteld, zoals vermeld in uw opdrachtbrief?

De prijsprikkel van het EU-ETS, in combinatie met een doeltreffende bescherming tegen het risico van koolstoflekkage via het **mechanisme voor koolstofgrenscorrectie (CBAM)**, zijn onze belangrijkste instrumenten om **industrieën in de EU koolstofvrij te maken** door een koolstofprijs te hanteren en een gelijk speelveld binnen de EU tot stand te brengen. Om klimaatneutraliteit te bereiken, moeten we echter verder gaan dan marginale emissiereducties. Er zijn grote investeringen in decarbonisatietechnologieën nodig, en ons huidige beleid is niet altijd toereikend om ervoor te zorgen dat deze investeringen rendabel zijn. Daarom moeten we ook aan andere hefbomen werken. **De Clean Industrial Deal** biedt een kans om het concurrentievermogen van de EU-industrie te versterken en de decarbonisatie van Europa te versnellen, zoals uitgebreider beschreven in mijn antwoord op vraag 7. We zullen werken aan een reeks initiatieven om het koolstofvrij maken van sectoren waarin de uitstoot

moeilijk te verminderen is, te ondersteunen, een kader tot stand te brengen om leidende markten te ontwikkelen en financiering voor de transitie te mobiliseren.

Het verbeteren van de beschikbaarheid van en de toegang tot betaalbare schone energie is een horizontale maatregel die alle bedrijfstakken, met inbegrip van het mkb, ten goede zal komen. Hoe sneller het elektriciteitsnet koolstofvrij kan worden gemaakt, hoe sneller onze industrieën daarvan de vruchten kunnen plukken. Dit vereist echter een tijdige versterking van het net en een succesvolle aanpak van de fluctuaties van hernieuwbare energiebronnen. Gezien het belang van energie-intensieve industrieën in veel waardeketens zal bijzondere aandacht uitgaan naar het versnellen en mogelijk maken van de decarbonisatie van deze industrieën en de productie van koolstofarme producten. Ook het verder versterken van de waardeketen voor schone technologie in de EU, voortbouwend op de verordening voor een nettonulindustrie, is van strategisch belang. De Commissie zal ook een industrieel plan van de EU voorstellen voor de automobielsector, een van de belangrijkste industriële economische sectoren van Europa die de kansen van de groene en de digitale transitie zou moeten benutten. Horizontale technologische hulpmiddelen zoals digitale technologieën, geavanceerde materialen en circulaire oplossingen spelen ook een belangrijke rol.

Om terug te komen op het **EU-ETS**, dit is ons belangrijkste klimaatinstrument. Het bevordert de decarbonisatie van de industrie op twee manieren: door een prijs te hanteren voor koolstof en door de inkomsten uit decarbonisatieoplossingen te herinvesteren. Het is een systeem dat werkt! Het is een marktgebaseerd instrument dat emissiereducties bewerkstelligt, de meest koolstofefficiënte industrieën beloont en de kosten van koolstofverontreiniging via systemen zoals het Innovatiefonds terugsluist naar klimaatoplossingen. We moeten echter bekijken hoe het EU-ETS de decarbonisatie van de industrie na 2030 zal blijven ondersteunen, aangezien het succes van decarbonisatie zou betekenen dat we ons bewegen naar een wereld waarin de emissies zeer laag zijn en waar koolstofverwijdering een rol zou spelen bij het aanpakken van emissies in sectoren waarin de uitstoot moeilijk te verminderen is. Medio 2026 zal de Commissie verschillende elementen beoordelen die relevant zijn voor een duurzaam beheer van industriële koolstof. Zij zal beleidsopties en ondersteuningsmechanismen voor industriële koolstofverwijderingen ontwikkelen, en ook bekijken of en hoe deze in het kader van het EU-ETS moeten worden geregistreerd. Er zal worden gekeken naar de wijze waarop koolstofafvang en -gebruik moeten worden geboekt, naar de ontwikkeling van nieuwe producten en naar de wijze waarop moet worden omgegaan met de boekhouding van in aangrenzende derde landen opgeslagen CO₂. Met de herziening van het EU-ETS kunnen we bekijken hoe de rol ervan bij de financiering van de groene transitie verder kan worden versterkt.

De kosteloze toewijzing van emissierechten in het kader van het EU-ETS is de afgelopen jaren een bron van investeringen voor de industrie geweest en heeft koolstoflekkage helpen voorkomen. ETS-emissierechten die niet langer voor dat doel worden gebruikt, zullen in plaats daarvan worden geveild en de opbrengsten gaan naar het Innovatiefonds, met name projecten uit de CBAM-sectoren (ijzer en staal, aluminium, cement, meststoffen, waterstof).

Met de invoering van het **ETS2** zal voor ongeveer 75 % van alle Europese emissies een koolstofprijssignaal worden afgegeven. Koolstofbeprijzing heeft een sociale dimensie, met name in de ETS2-sectoren, die een prijs bepalen voor fossiele brandstoffen die burgers gebruiken om hun huis te verwarmen en auto te rijden. Daarom wordt het ETS2 aangevuld met een Sociaal Klimaatfonds van 86,7 miljard euro, dat wordt gefinancierd met de inkomsten uit de verkoop van ETS2-emissierechten. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de steun in het kader van het Sociaal Klimaatfonds, afhankelijk van de specifieke nationale omstandigheden, strikt op mensen in nood gericht is.

De ervaring leert dat het **Innovatiefonds** een steeds belangrijkere rol speelt bij de financiering van de decarbonisatie van de industrie. Om het succes van het Innovatiefonds voort te zetten, zullen we “veilingen als dienst” of “subsidies als dienst” stimuleren om de lidstaten in staat te stellen projecten op hun grondgebied te financieren die door het Innovatiefonds worden gescreend. Ik zal er verder naar streven het gemakkelijker te maken EU- en nationale middelen te bundelen om gebruik te kunnen maken van de voordelen van de eengemaakte markt.

Meer in het algemeen zullen we onze inspanningen om private investeringen te mobiliseren en te stimuleren moeten verdubbelen, aangezien publieke financiering alleen niet toereikend zal zijn. Ik zal samenwerken met mijn collega's om duurzame financiering, met name **transitiefinanciering**, op te schalen om het koolstofvrij maken van de industrie te ondersteunen. De pan-Europese energie-infrastructuur en de bijbehorende decarbonisatieinfrastructuur zullen cruciaal zijn om onze economie koolstofvrij te maken. De uitvoering van de bestaande planning in het kader van het TEN-E-beleidskader, het kader voor de elektriciteits- en gasmarkt en de nationale energie- en klimaatplannen is van cruciaal belang. Het vergemakkelijken van de grensoverschrijdende ontwikkeling van infrastructuur blijft belangrijk.

Ik zal nauw samenwerken met de uitvoerend vicevoorzitter voor Welvaart en Industriële Strategie en de uitvoerend vicevoorzitter voor een Schone, Rechtvaardige en Concurrerende Transitie om de nieuwe **wetgeving inzake een versnelling van industriële decarbonisatie** te ontwikkelen. Met deze wetgeving zullen we nagaan hoe we het best toegang tot markten, vaardigheden, en vergunningen voor, toegang tot en mobilisering van financiering kunnen waarborgen als belangrijke factoren om industrieën te helpen koolstofvrij te worden en te floreren.

Tot slot zal ik, wat CO₂-afvang, -transport en -opslag (CCS), koolstofafvang en -gebruik (CCU) en de eengemaakte CO₂-markt betreft, streven naar een snelle uitvoering van de verordening voor een nettonulindustrie en van de acties beschreven in de strategie voor het beheer van industriële koolstof van afgelopen februari om de inzet van oplossingen voor koolstofafvang, -gebruik en -opslag en de benodigde infrastructuur voor het bereiken van de doelstelling van een eengemaakte CO₂-markt in Europa mogelijk te maken. Ten aanzien van CCS zal de Commissie acties uitvoeren die gericht zijn op ondersteuning van de waardeketen, exploitanten van CO₂-opslag en bevoegde autoriteiten. Daarbij gaat het onder andere om het creëren van dynamische marktmechanismen, ondersteuning bij het verstrekken van vergunningen en richtsnoeren voor de lidstaten, en de ontwikkeling van een investeringsatlas van CO₂-opslaglocaties. Wat koolstofverwijdering betreft, zal de Commissie verdere beleids- en ondersteuningsmechanismen ontwikkelen om de verwijderingen op te schalen. Dit omvat onder andere een beoordeling van de wijze waarop in het kader van het emissiehandelssysteem rekening kan worden gehouden met vormen van koolstofverwijdering met permanente opslag en een beoordeling van de algemene doelstellingen voor koolstofverwijdering in het kader van de klimaatdoelstelling voor 2040. Wat CCU betreft, zal de Commissie kijken naar het gebruik van koolstof als hulpbron en naar de behandeling van CCU in het ETS. Wat betreft CO₂-vervoersinfrastructuur, een essentiële factor voor alle technologische trajecten, is de Commissie van plan om te werken aan een netwerkplanningsmechanisme en om mogelijk een regelgevingspakket voor vervoer voor te stellen. Tegelijkertijd zal worden gewerkt aan de ontwikkeling van regels voor de emissieboekhouding, de vaststelling van minimumnormen voor CO₂-stromen en de ontwikkeling van richtsnoeren voor het zeevervoer. Voor alle technologieën worden faciliterende acties voorgesteld, zoals investeringen en financiering, bewustmaking van het publiek, onderzoek en innovatie, alsook grensoverschrijdende samenwerking. Ik zal nauw met de lidstaten samenwerken om deze doelstellingen te bereiken, met name om de nodige private investeringen voor de uitrol van CO₂-infrastructuur aan te trekken.

Wat de geplande evaluatie van de **CO₂-normen voor auto's en bestelwagens** betreft, verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 7.

11. Welke maatregelen overweegt u om de vraag in de EU naar in Europa geproduceerde schone technologie te stimuleren en hoe gaat u de waardeketens in de EU voor de productie van schone technologie ondersteunen, met inbegrip van maatregelen aan de aanbodzijde? Welk niveau en welke mix van private en publieke investeringen acht u noodzakelijk, en hoe beoordeelt u de specifieke functie van de financiële instrumenten van de EU? Hoe denkt u de EU minder afhankelijk te maken, met name ten opzichte van China? Welk kader zult u voorstellen om het gebruik van subsidies voor fossiele brandstoffen verder af te bouwen en geleidelijk af te schaffen als onderdeel van de inspanningen om Europa minder afhankelijk te maken? Wat zijn uw plannen inzake het mechanisme voor koolstofgrenscorrectie (CBAM)? Welke maatregelen overweegt u ten behoeve van het concurrentievermogen van de Europese automobielsector?

Het Innovatiefonds van het EU ETS zal essentieel zijn om schone technologieën in de EU te bevorderen. We zullen doorgaan met wat we al deden, namelijk het organiseren van oproepen die gericht zijn op schone technologieën, waaronder de productie ervan, met passende veerkrachtcriteria in het licht van de doelstellingen van de verordening voor een nettonulindustrie. Projectvoorstellen die bij het Innovatiefonds worden ingediend en die de in de oproepen vastgestelde minimumevaluatiedrempels overschrijden, krijgen het STEP-(soevereiniteits)zegel dat is ingevoerd in het kader van het platform voor strategische technologieën voor Europa (STEP), ongeacht of het voorstel al dan niet financiering krijgt in het kader van het Innovatiefonds. Het zegel heeft tot doel de toegang van die projecten tot andere financieringsmogelijkheden te vergemakkelijken, onder meer in het kader van de fondsen voor het cohesiebeleid en de herstel- en veerkrachtfaciliteit.

Wat de **mix van private en publieke middelen** betreft, zou private financiering de meeste behoeften moeten dekken. Met andere woorden, private investeringen moeten gerechtvaardigd worden met economische argumenten. Om dit te bereiken is het van cruciaal belang: ten eerste, de diepte van de particuliere kapitaalmarkten te verbeteren, zoals aanbevolen in zowel het Letta- als het Draghi-verslag; ten tweede, duurzame financiering, met name transitiefinanciering, op te schalen; en ten derde de financierbaarheid van zoveel mogelijk investeringen in decarbonisatie te waarborgen. Publieke financiering moet worden beperkt tot de laatstgenoemde doelstellingen en tot investeringen waarvoor de financierbaarheid niet op een andere manier kan worden gewaarborgd (bijvoorbeeld sommige infrastructuurinvesteringen).

Wanneer het probleem bij private investeringen de toegang tot financiering betreft, moeten financiële instrumenten de voorkeur krijgen boven subsidies. InvestEU heeft de toegevoegde waarde aangetoond van een EU-instrument om private financiering aan te trekken.

Het Innovatiefonds is een ander voorbeeld van een goed functionerend instrument om private financiering aan te trekken voor investeringen in risicovollere industriële projecten. Het vinden van betere manieren om subsidies te combineren met financiële instrumenten kan leiden tot een kosteneffectiever gebruik van publieke middelen en tot een snellere financiële afsluiting voor bedrijven. Ook het opschalen van duurzame financiering, met name voor transitie en veerkracht, is van groot belang. Daarnaast zullen toegankelijker informatie voor ondernemingen en investeerders en geloofwaardige transitieplannen die voldoen aan het klimaatrecht, bijdragen tot een verschuiving van de geldstromen en zo de verwezenlijking van onze klimaat- en groei-doelstellingen ondersteunen.

Het **handelsbeleid** speelt een belangrijke rol bij het ondersteunen van energie-intensieve industrieën bij hun decarbonisatie en bij het diversifiëren van industrieën voor schone technologie, het stimuleren van exportmogelijkheden, het beschermen tegen oneerlijke concurrentie en het waarborgen van een eerlijk en gelijk speelveld. Wat schone technologie betreft, staan verschillende sectoren voor verschillende uitdagingen op het gebied van mondiale concurrentie, waarbij het handelsbeleid ze kan ondersteunen door exportmogelijkheden te creëren, de EU-markt te beschermen of de toelevering van met name kritieke grondstoffen veilig te stellen. De EU is een netto-exporteur in een aantal nettonulindustriële sectoren. Zo heeft de EU-industrie op basis van gegevens van 2022 in de windenergiesector ongeveer 30 % van het mondiale marktaandeel in handen. Daarom is het belangrijk ook de toegang tot markten van derde landen voor onze industrie te bevorderen.

Om de EU minder afhankelijk te maken, moeten we zowel ons eigen concurrentievermogen en onze eigen innovatiecapaciteit binnen de EU bevorderen, als partnerschappen sluiten om nieuwe markten en toeleveringsbronnen in het buitenland openstellen. We zullen nauw blijven samenwerken met partners om de veerkracht van de toeleveringsketen te versterken, zowel door bilaterale samenwerking zoals in het geval van de werkgroep toeleveringsketens EU-Japan, als door plurilaterale samenwerking (d.w.z. in het kader van de G7). Deze inspanningen zullen worden versterkt door bestaande instrumenten zoals Global Gateway en nieuwe instrumenten, zoals partnerschappen voor schone handel en investeringen.

De Commissie heeft belangrijke stappen gezet om de afhankelijkheid van China te verminderen, maar er is meer nodig. De verordening voor een nettonulindustrie en de verordening kritieke grondstoffen moeten de middelen bieden om de levering van kritieke componenten en materialen te diversifiëren, en een toereikende productiebasis in de EU scheppen. Vorige maand hebben we ook de regels voorgesteld voor de volgende waterstofveiling in het kader van het Innovatiefonds, die expliciete criteria zullen bevatten om ons in staat te stellen vorm te geven aan onze gediversifieerde toeleveringsketens, waaronder de productie van elektrolyse-installaties in de EU. Dit is van cruciaal belang voor het behoud van de voorzieningszekerheid en gegevensbeveiliging. De Clean Industrial Deal moet ons in staat stellen dit verder aan te pakken. Het CBAM zal bijdragen tot de milieudoelstellingen van de EU, koolstoflekage aanpakken en tegelijkertijd investeringen in een koolstofvrije EU-industrie mogelijk maken. Mijn standpunt over **subsidies voor fossiele brandstoffen** heb ik uiteengezet in mijn antwoord op vraag 6.

Wat het mechanisme voor koolstofgrenscorrectie betreft, zal ik, als ik tot commissaris word benoemd, nauwlettend toezien op de volledige en tijdige uitvoering van het CBAM tijdens de overgangperiode en daarna. Ik zal samenwerken met de uitvoerend vicevoorzitter voor Welvaart en Industriële Strategie en met andere diensten van de Commissie om de gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen voor te bereiden, zoals de CBAM-verordening voorschrijft. Dit zal zorgen voor een soepele uitvoering van het CBAM, en daarbij de administratieve lasten voor alle betrokken actoren, met name kmo's, tot een minimum beperken. Ik zal ervoor zorgen dat de Commissie blijft luisteren naar belanghebbenden, waaronder bedrijven en nationale overheden, maar ook naar partners uit derde landen, aangezien wij de uitvoeringsmaatregelen zo doeltreffend en efficiënt mogelijk willen hebben. Ook zal ik erop toezien dat de Commissie rekening houdt met alle lessen die uit de huidige overgangperiode zijn getrokken. We zullen het Europees Parlement en de Raad uiterlijk eind 2025 een evaluatieverslag voorleggen. Het verslag zal een beoordeling bevatten van de mogelijke opname van meer goederen in het toepassingsgebied van het CBAM, van de mogelijke uitbreiding van de dekking van indirecte emissies tot alle betrokken sectoren, van het beheer van het CBAM en, op internationaal vlak, van de gevolgen die de verordening heeft op ontwikkelingslanden en met name de minst ontwikkelde landen.

Tot slot is het **concurrentievermogen van de Europese automobielsector** van cruciaal belang voor de economie van de EU. Die sector vertegenwoordigt meer dan 7 % van het bbp en zorgt direct en indirect voor ongeveer 13 miljoen banen. Het is van essentieel belang om te zorgen voor een passend kader waarmee het

concurrentievermogen van de EU-industrie tijdens deze transitie wordt ondersteund.

De CO₂-normen voor auto's en bestelwagens en voor zware bedrijfsvoertuigen bieden de markt zekerheid en voorspelbaarheid op de lange termijn over de omvang van de transformatie die nodig is in de automobielsector. Daardoor zullen investeringen worden gericht op schone technologieën, de ontwikkeling van nieuwe waardeketens in de EU, infrastructuur en bij- en omscholing van werknemers. Er zijn al andere maatregelen genomen om de succesvolle transitie naar emissievrije mobiliteit te ondersteunen, en het is van cruciaal belang dat zij volledig worden uitgevoerd. Voorbeelden van die maatregelen zijn: de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (om de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur te versnellen), de batterijverordening (om ervoor te zorgen dat batterijen die in de EU in de handel worden gebracht gedurende hun hele levensduur duurzaam en circulair zijn), de verordening kritieke grondstoffen (om de toegang tot een veilige en duurzame voorziening van kritieke grondstoffen te waarborgen) en het EU-actieplan voor netwerken (om de modernisering van het elektriciteitsnet te waarborgen met het oog op de integratie van elektromobiliteit). Daarnaast zullen er ook initiatieven nodig zijn om het concurrentievermogen van de sector te ondersteunen, en in dat verband zal ik, als ik word benoemd, met name samen met andere commissarissen werken aan de Clean Industrial Deal om investeringen aan te trekken, leidende markten voor schone technologie te creëren en de juiste voorwaarden voor ondernemingen te scheppen om te groeien en te concurreren. De wetgeving inzake een versnelling van industriële decarbonisatie zal gericht zijn op het kanaliseren van investeringen en het verder ondersteunen van de industrieën die deze transitie doormaken, met name door de daarmee verband houdende plannings-, aanbestedings- en vergunningsprocedures te versnellen. Tot slot zal ik bijdragen aan de werkzaamheden van de commissaris voor Duurzaam Vervoer en Toerisme bij de ontwikkeling van een industrieel plan van de EU voor de automobielsector.

Vragen van de Commissie werkgelegenheid en sociale zaken

12. In uw opdrachtbrief is het volgende opgenomen: “u zult het kader voor een sociale en rechtvaardige transitie verder versterken”. Het huidige kader voor een rechtvaardige transitie in de Europese Green Deal is een geheel van begeleiding, monitoring en financieringsinstrumenten. Gezien de hoge kosten van energie en levensonderhoud en toenemende ongelijkheid moet de EU een ambitieuzer en solider kader tot stand brengen, met inbegrip van bindende maatregelen, en de milieu- en sociale dimensie van meet af aan op complementaire wijze aanpakken. Welke concrete wetgevingsmaatregelen zult u als kandidaat-commissaris voor Klimaat, Nettonul en Schone Groei nemen om een sociale en rechtvaardige transitie voor iedereen te waarborgen? Welke maatregelen wilt u voorstellen als onderdeel van een versterkt kader voor een rechtvaardige transitie en hoe denkt u de beschikbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid van duurzame producten en diensten te bevorderen? Hoe denkt u bij te dragen tot het scheppen van duurzame hoogwaardige banen, de toepassing van collectieve overeenkomsten en de handhaving van de informatie- en raadplegingsrechten van werknemers? En hoe zult u de sociale partners daarbij betrekken?

Om succesvol te zijn, moet de transitie ook billijk zijn. **In het vorige mandaat hebben we belangrijke maatregelen waardoer die billijkheid in de Europese Green Deal centraal kwam te staan**, met financiering die al deels is geleverd, met name via de herstel- en veerkrachtfaciliteit, het Europees Sociaal Fonds Plus, het Fonds voor een rechtvaardige transitie en het Sociaal Klimaatfonds. De aanbeveling van de Raad om te zorgen voor een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit bood de lidstaten concrete richtsnoeren voor de aanpak van de werkgelegenheids- en sociale aspecten van de transitie. Belangrijke billijkheidselementen, zoals het bestrijden van energiearmoede, hebben we verankerd in initiatieven zoals de energie-efficiëntierichtlijn en de richtlijn energieprestatie van gebouwen.

Maar er moet nog weer worden gedaan. Ik zal nauw samenwerken met de uitvoerend vicevoorzitter voor een Schone, Rechtvaardige en Concurrerende Transitie en de uitvoerend vicevoorzitter voor Mensen, Vaardigheden en Paraatheid om optimaal gebruik te maken van bestaande instrumenten, zoals de nationale energie- en klimaatplannen. Bij de herziening van de verordening inzake de governance van de energie-unie en klimaatactie zal ik bekijken hoe onze aanpak van de rechtvaardige transitie verder kan worden versterkt, zowel wat betreft de uitdagingen als de mogelijkheden. Ik zal nauw samenwerken met mijn collega's in het college om te zorgen voor een rechtvaardige transitie voor iedereen en om de juiste voorwaarden te scheppen voor ondernemingen om onze gemeenschappelijke doelstellingen te verwezenlijken, onder meer door monitoring en uitvoering ter plaatse te vergemakkelijken, met een analyse van mogelijke lacunes en met een gezamenlijke, proactieve aanpak voor de toekomst.

Financiering is voor een eerlijke en rechtvaardige transitie van cruciaal belang. Een versterking van het concurrentievermogen van Europese ondernemingen draait ook om het scheppen van banen en ervoor te zorgen dat iedereen terdege op de veranderingen is voorbereid. Voor een succesvolle groene transitie moet onder meer

worden geïnvesteerd in de ondersteuning van mensen en bedrijven, waarbij bijzondere aandacht moet worden besteed aan om- en bijscholingsmogelijkheden waarmee zij de kansen die de transitie biedt, kunnen aangrijpen en de uitdagingen het hoofd kunnen bieden. De eerste prioriteit is ervoor te zorgen dat de middelen die via NextGenerationEU en de huidige begroting beschikbaar zijn, worden benut. Samen met mijn collega's zal ik ervoor zorgen dat het sociaal klimaatfonds vanaf de start positieve resultaten oplevert voor kwetsbare mensen, met name mensen die met energie- of vervoersarmoede kampen. Zonder vooruit te lopen op de besprekingen over het volgende meerjarig financieel kader, steun ik de toezegging van de voorzitter in de politieke beleidslijnen 2024-2029 om de financiering voor een rechtvaardige transitie in de hele langetermijnbegroting aanzienlijk te verhogen. We zullen samenwerken voor een eenvoudiger, gerichtere en responsieve langetermijnbegroting waarin de Europese strategische prioriteiten en onze ambitie om een Commissie van investeringen te zijn, tot uiting komen. Wat de algemene kwestie van **duurzame producten en diensten** betreft, kunnen de belangrijke werkzaamheden voor de vaststelling van normen voor energieverbruikende producten dankzij het kader inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten worden opgevoerd, zodat er geen producten meer mogen worden verkocht die leiden tot buitensporig hoge energierekeningen. Veel bestaande vereisten moeten worden geactualiseerd, aangezien de beschikbare technologieën voortdurend verbeteren – een proces dat ik ten volle zal steunen. Met bepalingen over de reparatiebaarheid van producten, maar ook over de algemene functionaliteit en het voorkomen van gevaarlijke emissies, zullen we consumenten beschermen tegen onnodige kosten en zullen we niet-duurzame en schadelijke producten verder van de markt verdringen. Tegelijkertijd zullen consumenten dankzij geactualiseerde energie- en duurzaamheidsetikettering, ondersteund door het toekomstige digitale productpaspoort van de EU, kunnen kiezen voor producten met de laagste totale eigendomskosten en ecologische voetafdruk. Ook zullen we samenwerken met de lidstaten om het markttoezicht en de handhaving van de eisen inzake ecologisch ontwerp en energie-etikettering te verbeteren en fraude te voorkomen. Met het oog op de komende uitvoering van de richtlijn groene claims, waarvoor de medebeslissingsprocedure momenteel loopt, zullen we werken duidelijke regels tegen klimaatgreenwashing, en bedrijven en consumenten in staat stellen klimaatvriendelijke producten te identificeren. Voor bouwproducten en belangrijke industriële producten zullen we betrouwbare informatie over de klimaatvoetafdruk verstrekken, waardoor leidende markten voor de Europese industrie kunnen worden gecreëerd. Bij de benadering van de betaalbaarheid van duurzame producten is het van essentieel belang om de meest kwetsbaren voor ogen te houden en de betaalbaarheid van goederen en diensten te waarborgen. Ik zal nauw samenwerken met andere commissarissen, te beginnen met de commissaris voor Energie en Huisvesting, om betaalbare en duurzame huisvesting en goedkopere en schone energie te bevorderen. Het sociaal klimaatfonds speelt daarbij een belangrijke rol. Samen met de commissaris voor Energie en Huisvesting en de uitvoerend vicevoorzitter voor een Schone, Rechtvaardige en Concurrerende Transitie zullen we ook kijken naar belastingen en schadelijke subsidies voor fossiele brandstoffen. We moeten zorgen voor betere stimulansen om af te stappen van fossiele brandstoffen en de relevante middelen over te hevelen naar investeringen in decarbonisatie en de rechtvaardige transitie.

Bij de werkzaamheden voor een rechtvaardige transitie zal ik het beginsel toepassen dat de voorzitter in haar politieke beleidslijnen heeft gesteld: “**mensen en hun banen moeten altijd centraal blijven staan in onze sociale markteconomie**, ook al veranderen onze industrieën en economieën”. Tijdens de transitie naar klimaatneutraliteit zal er voortdurend extra behoefte aan vaardigheden ontstaan, zowel in nieuwe “schone” sectoren als bij de transformatie van bestaande sectoren. De hardnekkige tekorten aan arbeidskrachten en vaardigheden en de toenemende behoefte aan vervanging van een vergrijzende beroepsbevolking liggen daaraan ten grondslag. Ik zal samenwerken met de uitvoerend vicevoorzitter voor Mensen, Vaardigheden en Paraatheid om van de EU een **Vaardighedsunie** te maken.

Ik ben van mening dat een rechtvaardige transitie niet kan bestaan als we niet luisteren naar degenen die voor de grootste uitdagingen staan. Ik zal de **dialog met sociale partners** aangaan over hoe we belangrijke belemmeringen voor de transitie kunnen wegnemen en hoogwaardige werkgelegenheid kunnen creëren. Ik in het bijzonder zal ik bijdragen aan de werkzaamheden met betrekking tot het **routekaart voor hoogwaardige banen**, die samen met de sociale partners zal worden ontwikkeld. Waar nodig zal ik mijn collega's ook bijstaan bij het waarborgen van de toepassing en handhaving van de bestaande EU-rechten op het gebied van informatie en raadpleging van werknemers, ter ondersteuning van een sociale en eerlijke transitie. Daarnaast zal de Commissie financiële steun blijven verlenen aan projecten van sociale partners om ervoor te zorgen dat deze rechten ter plaatse van toepassing zijn, om veranderingen als gevolg van de transitie te begeleiden.

Tot slot moeten we **klimaatrisico's** beheren om onze levensstandaard veilig te stellen en te verbeteren, ongelijkheid te bestrijden en mensen te beschermen. Voortbouwend op de mededeling van 2024 over het beheer van klimaatrisico's zal ik werken aan het versterken van rechtvaardige veerkracht via het komende Europees klimaataanpassingsplan. In samenwerking met andere commissarissen zal ik kijken naar het potentieel van instrumenten op EU-niveau die beleidsmakers kunnen helpen informatie over klimaatrisico's in hun democratische

processen op te nemen, om rechtvaardige veerkracht en een sociaal rechtvaardig beleid voor aanpassing aan de klimaatverandering te ontwikkelen.

Vragen van de Commissie vervoer en toerisme

13. Voorzitter Von der Leyen heeft de toekomstige commissaris voor Klimaat, Nettonul en Schone Groei opgedragen de uitvoering van het bestaande rechtskader voor het klimaat voor 2030 te ondersteunen, met inbegrip van komende evaluaties, en te zorgen voor voldoende investeringen in Europese nettonulinfrastructuur. Hoe denkt u bij te dragen tot de correcte en tijdige uitvoering van de vervoersgerelateerde wetgeving en tegelijkertijd te waken over een gelijk speelveld voor Europese vervoersondernemingen, het concurrentievermogen van de Europese vervoerssector en hoogwaardige en aantrekkelijke banen in Europa? Met welke strategie en binnen welk tijdsbestek zult u ervoor zorgen dat er voldoende wordt geïnvesteerd, onder andere in nettonultechnologieën, brandstoffen, oplaad- en tankinfrastructuur om de transportsector koolstofvrij te maken?

Vervoer vormt de ruggengraat van de Europese economie en maakt de mobiliteit van mensen mogelijk. De vervoerssector is goed voor ongeveer 5 % van het bbp van de EU en biedt werk aan meer dan 10 miljoen mensen. De sector heeft rechtstreekse, positieve invloed op de groei in andere sectoren. Het toerisme – Europa is nog steeds de belangrijkste bestemming ter wereld – en de 3,5 miljoen ondernemingen en 20,4 miljoen werknemers die in de sector actief zijn, zijn afhankelijk van connectiviteit.

Vervoer brengt echter ook kosten met zich mee voor onze samenleving en het milieu. **Vervoer is de enige belangrijke sector in de economie van de EU waar de emissies nog steeds hoger zijn dan in 1990**, grotendeels als gevolg van een aanzienlijke toename van de vraag naar vervoer. De doelstelling van de EU om de netto-emissies van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen en tegen 2050 klimaatneutraliteit tegen 2050 bereiken, vereist ambitieuze beleidsmaatregelen en actie om te zorgen voor een snelle en toereikende vermindering van de emissies van alle sectoren, waaronder vervoer. Zoals is gebleken uit de effectbeoordelingen voor de doelstellingen voor 2040 en 2050, moeten de emissies in het vervoer tegen 2050 met 90 % worden verminderd om klimaatneutraliteit te bereiken. Deze transitie naar emissievrije mobiliteit – zowel voor mensen als voor goederen – biedt grote kansen voor een betere levenskwaliteit door de vervuiling te verminderen, en biedt de Europese industrie in alle waardeketens mogelijkheden om te blijven innoveren en hoogwaardige banen te creëren. Dit is van groot belang om het concurrentievermogen van onze industrieën te versterken en ze te helpen om een mondiale leiderschapspositie te verwerven, nu andere markten ook snelle vooruitgang boeken richting emissievrije mobiliteit. De groene transitie moet worden uitgevoerd op een manier die de connectiviteit en betaalbare toegang tot duurzame vervoersopties voor alle EU-burgers niet in gevaar brengt, maar verbetert.

Ik zal nauw samenwerken met de commissaris voor Duurzaam Vervoer en Toerisme om al deze verschillende aspecten te verwezenlijken.

In dit verband heeft de EU een **alomvattend kader voor de transitie** opgezet, dat is gebaseerd op het beginsel dat de vervuiler betaalt, en het is nu zaak om werk te maken van de uitvoering van dat kader. Wat het wegvervoer betreft, zijn met de CO₂-emissionormen voor voertuigen duidelijke doelen gesteld: een emissiereductiedoelstelling van 100 % voor nieuwe auto's, bestelwagens en stadsbussen die vanaf 2035 in de EU worden geregistreerd, en een emissiereductiedoelstelling van 90 % voor zware bedrijfsvoertuigen tegen 2040. De vraag naar emissievrije voertuigen neemt wereldwijd toe en het is daarom noodzakelijk om investeringen in technologieën, infrastructuur, vaardigheden en de ontwikkeling van nieuwe waardeketens te blijven stimuleren, om de concurrentiepositie van de EU-industrie in de wereldwijde transitie naar emissievrije mobiliteit te versterken. In dat verband zijn de stabiliteit en de uitvoering van de CO₂-normen van cruciaal belang, aangezien zij voor de uitrol van de nodige investeringen in de sector duidelijke voorspelbaarheid bieden voor de lange termijn. Zoals aangekondigd in de politieke richtsnoeren en bevestigd in mijn opdrachtbrief, zal in het kader van de geplande toetsing een gerichte wijziging van de verordening worden aangebracht, zodat e-brandstoffen een rol kunnen spelen in de technolieneutrale aanpak. Daarnaast zal de invoering van koolstofbeprijzing voor het wegvervoer met **ETS2** de CO₂-normen (en andere beleidsmaatregelen zoals energie-efficiëntie en hernieuwbare energie) aanvullen met economische stimulansen voor investeringen. Wij zijn klaar om in januari 2025 te beginnen met de monitoring en rapportage van emissies. De Commissie ondersteunt de lidstaten om te zorgen voor een vlotte start van het systeem en een uniforme uitvoering in de hele EU.

De EU heeft ook ondersteunende maatregelen genomen, waaronder de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de batterijverordening, die de uitrol van de nodige oplaadinfrastructuur voor emissievrije voertuigen in heel Europa zullen waarborgen waardoor de aantrekkelijkheid van die voertuigen voor EU-burgers en -bedrijven verder wordt vergroot.

Om een gelijk speelveld voor de EU-industrie te waarborgen, zal de Commissie, wanneer dat gerechtvaardigd is, ook gebruikmaken van handelsbeschermingsinstrumenten, zoals zij heeft gedaan met de antisubsidiemaatregelen voor uit China ingevoerde elektrische auto's.

De toegenomen rol van **koolstofbeprijzing voor de luchtvaart en de invoering ervan voor het zeevervoer** zullen zorgen voor een gelijk speelveld voor koolstofvrije vervoersoplossingen, die voor deze internationale sectoren van cruciaal belang blijven. Daarom is het EU-ETS gebaseerd op een gelijke behandeling van routes voor alle luchtvaartmaatschappijen en is het vlagneutraal voor het zeevervoer. De Commissie werkt aan het verhogen van de ambitie op internationaal niveau door de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) te versterken en derde landen aan te moedigen om aan de regeling deel te nemen. Tegelijkertijd bevat het EU-ETS waarborgen voor het concurrentievermogen van onze luchtvaartmaatschappijen. Het EU-ETS wordt aangevuld met andere maatregelen om het koolstofvrij maken van de luchtvaart te stimuleren, met name de verordening ReFuelEU Luchtvaart, de Alliantie voor emissievrije luchtvaart en de alliantie van industrieën in de waardeketen voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen.

Wat **zeevervoer** betreft, vormen de verordening FuelEU Zeevaart en de uitbreiding van het EU-ETS tot het zeevervoer het kader voor de schone transitie van de sector en bieden zij aanzienlijke industriële en concurrentiële kansen voor de volledige EU-waardeketen over water. Met dit sterke EU-regelgevingskader en de getroffen maatregelen om het risico op ontduiking ervan aan te pakken, verkeert de EU-industrie in een goede positie het voortouw te nemen op het gebied van duurzame en digitaal verbeterde scheepvaart. De Commissie zal de factoren die van invloed zijn op het concurrentievermogen van de sector en de toekomstige kansen en uitdagingen in verband met de energietransitie blijven monitoren. Ik zal de commissaris voor Duurzaam Vervoer en Toerisme ondersteunen bij de ontwikkeling van de strategie voor de maritieme industrie en zal bijdragen aan zijn werkzaamheden om in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een uitgebreide reeks maatregelen te treffen om de scheepvaart tegen 2050 koolstofvrij te maken.

Het concurrentievermogen van Europese vervoersbedrijven is afhankelijk van de beschikbaarheid van geschoold personeel met de juiste vaardigheden. Ik zal samenwerken met de commissaris voor Duurzaam Vervoer en Toerisme om het huidige tekort aan werknemers in de sector en de uitdagingen in verband met de omscholing en bijscholing van werknemers in alle vervoerswijzen aan te pakken. Als ik word bevestigd, zal ik steun verlenen aan de nationale autoriteiten en relevante belanghebbenden bij het opvoeren van hun inspanningen om ervoor te zorgen dat de beroepsbevolking over de nodige vaardigheden beschikt om zich ook aan nieuwe technologieën en innovatie aan te passen. Ook zal ik steun blijven verlenen aan de werkzaamheden van het pact voor vaardigheden door grootschalige partnerschappen op te zetten op het gebied van de automobielenindustrie, de scheepsbouw en maritieme technologie Programma's en fondsen als het Europees Sociaal Fonds+ en de faciliteit voor herstel en veerkracht bieden belangrijke kansen.

Het **EU-ETS-innovatiefonds** heeft een belangrijke rol gespeeld bij het koolstofvrij maken van de economie met behoud van het concurrentievermogen van de vervoerssector. Voor de luchtvaart werd een extra stimulans van 20 miljoen ETS-emissierechten opgezet om het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen te versnellen. Wat de scheepvaart betreft, zijn 20 miljoen ETS-emissierechten beschikbaar om investeringen in de sector tot 2030 te ondersteunen. Investeringen in de productie van duurzame alternatieve brandstoffen, elektrische veerboten, vlootvernieuwing om bestaande schepen energie-efficiënter te maken of de uitrol van door de EU ontwikkelde oplossingen voor door wind ondersteunde voortstuwing zijn goede voorbeelden van het grote potentieel dat kan worden benut wanneer efficiënte klimaatactie wordt gecombineerd met industrieel leiderschap. Naast het ETS-innovatiefonds kan het moderniseringsfonds, dat ook met EU-ETS-inkomsten wordt gefinancierd, emissievrije mobiliteitsinfrastructuur in 13 lidstaten met lagere inkomens financieren. ETS-inkomsten kunnen door de lidstaten worden gebruikt om te investeren in klimaatactie in de vervoerssector. Sommige lidstaten gebruiken al een aanzienlijk deel van de investeringen voor dat doel.

Ik zal de vaststelling van een alomvattend **pact voor investeringen in duurzaam vervoer** in een vroeg stadium van het mandaat ondersteunen, met een strategische aanpak voor de opschaling en prioritering van investeringen in oplossingen voor het koolstofvrij maken van het vervoer, met name voor moeilijk koolstofvrij te maken sectoren zoals de luchtvaart en de zeevaart, en om de toegang tot goedkope, duurzame en zekere energievoorziening te waarborgen. Het is belangrijk om op Europees niveau instrumenten te ontwikkelen, om te voorkomen dat er een lappendeken van nationale instrumenten ontstaat die de interne markt zouden kunnen verstoren of een subsidieconcurrentie tussen de lidstaten kunnen creëren.

Tot slot kunnen schone vervoerswijzen, zoals het treinvervoer, voor veel reizen een alternatief bieden, zowel voor passagiers als voor goederen, en moeten zij beter in het vervoerssysteem worden geïntegreerd.

Belastingkader voor de financiële sector van de EU

14. In uw opdrachtbrief staat het volgende: “u moet innovatieve oplossingen vinden voor een coherent belastingkader voor de financiële sector van de EU”. Welke specifieke wijzigingen in het fiscaal beleid van de EU stelt u voor om i) dit laatste te bereiken, ii) particuliere investeringen te verhogen en belastingontwijking en -ontduiking door bedrijven en particulieren terug te dringen, iii) het belastingstelsel te vereenvoudigen teneinde de fiscale belemmeringen voor grensoverschrijdende investeringen weg te nemen en het eigen vermogen bij de financiering van bedrijven te vergroten, waardoor de voltooiing van de kapitaalmarktunie wordt versneld, en iv) de hervorming van de vennootschapsbelasting in de EU voort te zetten? Welke rol ziet u weggelegd voor de harmonisatie van de vermogensbelasting tegen de achtergrond van de ontwikkeling van de spaar- en investeringsunie, zoals beoogd in het rapport-Letta?

De financiële sector speelt een cruciale rol in de economie. Naast het materiële belang ervan voor het scheppen van banen (4,9 miljoen EUR in 2023) en het bbp (618 miljard EUR, ongeveer 4,3 % van het bbp van de EU in 2022) trekt de sector spaartegoeden die in de vorm van financiering en investeringen terugkomen bij burgers en ondernemingen. Deze bemiddelaarsrol is essentieel en de goede werking van financiële diensten is van cruciaal belang voor veerkrachtige economische groei door middel van de efficiënte financiering van onze economieën, met inbegrip van innovatie. De sector is daarom een essentiële bouwsteen van het Europese concurrentievermogen. Als ik tot commissaris word benoemd, zal ik streven naar een modernisering van de belastingregels om de sleutelfuncties van het financiële stelsel in de economie te ondersteunen.

Tijdens het mandaat van de vorige Commissie is al een belangrijke stap gezet. De FASTER-richtlijn betreffende een snellere en veiligere vermindering van te veel ingehouden bronbelasting is aangenomen door de Raad. Dit is al een zeer belangrijke stap in de goede richting en een opstap voor de Europese spaar- en investeringsunie, zoals beoogd in de politieke richtsnoeren. Dankzij de FASTER-richtlijn zal het voor beleggers gemakkelijker en sneller worden om te veel ingehouden bronbelasting terug te krijgen, waardoor dubbele belasting wordt vermeden. De richtlijn voorziet ook in robuuste aflossingsprocedures ter bestrijding van fiscaal misbruik ten behoeve van investeerders, financiële intermediairs en belastingdiensten. Deze gestandaardiseerde procedures zullen beleggers een besparing van naar schatting 5,17 miljard EUR per jaar opleveren.

Er moet echter nog meer gebeuren. Daarom zal ik ernaar streven het huidige belastingkader grondig te bekijken en waar nodig hervormingen voor te stellen. Op regelgevingsgebied is veel gedaan om problemen in verband met buitensporige risico's in de financiële sector aan te pakken en de gevolgen van de financiële crisis te verzachten. In de toekomst is het even belangrijk ervoor te zorgen dat de belastingregels die van toepassing zijn op de financiële sector bijdragen tot de ontwikkeling van de spaar- en investeringsunie van de EU en het concurrentievermogen van de EU versterken.

In de hele Unie gelden in de financiële sector sterk verschillende belastingregels en worden talrijke en uiteenlopende sectorspecifieke belastingen door de lidstaten toegepast, wat leidt tot complexiteit en verstoringen op de eengemaakte markt. Bedrijven in de financiële sector van de EU hebben te kampen met een lappendeken van niet-geharmoniseerde sectorale belastingen, waaronder verzekeringspremies, heffingen op financiële instellingen, speciale loonbelastingen en belastingen op financiële transacties, bovenop de belastingen die voor de hele economie gelden, zoals vennootschapsbelasting. In de EU zijn veel financiële diensten vrijgesteld van btw. Deze vrijstelling, die op grond van de btw-richtlijn van de EU verplicht is, is al meer dan 40 jaar van kracht en is in sommige opzichten achterhaald. De toenemende integratie van digitale technologieën in de financiële sector en in de samenleving in het algemeen leidt tot nieuwe diensten die niet bestonden toen het huidige belastingkader werd vastgesteld. Door deze vrijstelling wordt de financiële sector niet onderbelast, aangezien de btw voor bedrijven kostenneutraal is.

Indien ik word bevestigd zal ik er daarom voor zorgen dat bij de reflectie over passende regels voor de belasting van de financiële sector terdege rekening wordt gehouden met alle bovengenoemde aspecten, met inbegrip van de btw, en of nationale regels inzake sectorale belastingen die in de EU-lidstaten worden toegepast, grensoverschrijdende activiteiten belemmeren en een obstakel vormen voor de digitalisering, het concurrentievermogen en de innovatie op de eengemaakte markt. Daartoe is op dit vlak al een diepgaande studie gestart. Aangezien dit kan leiden tot wijzigingen van belastingen die momenteel volledig op nationaal niveau worden gereguleerd, zal een brede reflectie nodig zijn, waarbij de lidstaten en de financiële sector worden betrokken.

Gezien de moeilijkheden die start-ups en scale-ups met durfkapitaal of andere vormen van groeikapitaal ondervinden bij de toegang tot financieringsbronnen binnen de EU, ben ik vastbesloten verschillende opties te verkennen om investeringen in innovatieve bedrijven of activiteiten aan te trekken, rekening houdend met mondiale beste praktijken.

Voor elk nieuw initiatief of voorstel zijn een grondig raadplegingsproces, overleg met alle belanghebbenden en een beoordeling van de verschillende mogelijke opties vereist. Als ik tot commissaris word benoemd, zal ik nauw samenwerken met de andere betrokken commissarissen en uitvoerende vicevoorzitters, alsook met het Parlement, de Raad en belanghebbenden.