

Juli 2026

Energie, milieu en klimaat

loyensloeff.com



Recente en verwachte fiscale ontwikkelingen

Inhoudsopgave

Introductie	3	6. Duurzame brandstoffen	34
Belangrijkste updates	4	• Kernenergie	34
A. Nederlandse ontwikkelingen	5	• Waterstof	35
1. Investeringsregelingen in de IB en Vpb	6	7. Grondstoffen, afval en recycling	36
• EIA/MIA/VaMil	6	• Afvalstoffenbelasting	36
2. Elektriciteit en gas	8	• Afvalbeheerbijdrage	38
• Energiebelasting	8	• Heffing op plastic	39
• Inframarginale elektriciteitsheffing	11	8. Olie, gas en kolen	40
3. Water	13	• Staatswinstaandeel, cijns en oppervlaktrechten	40
• Belasting op leidingwater (BOL)	13	• Tijdelijke solidariteitsbijdrage (SDB)	41
• Riool-, zuiverings- en watersysteemheffing	14	• Kolenbelasting	42
4. CO ₂	15	9. Gebouwde omgeving	43
• EU ETS	15	• Wet waardering onroerende zaken (WOZ)	43
• CBAM (Nederlandse implementatie)	17	B. Europese ontwikkelingen	46
• CO ₂ -heffing industrie	19	1. Net Zero Industry Act	47
• CO ₂ -heffing glastuinbouw	21	2. Fit for 55-package	50
• CO ₂ -minimumprijs elektriciteitsopwekking	23	• EU ETS-herziening	50
5. Transport en vervoer	24	• Ontbossingsverordening (EUDR)	51
• Accijnzen	24	• ReFuel EU Luchtvaart	53
• Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's)	25	• FuelEU Maritiem	54
• Motorrijtuigenbelasting (MRB)	27	• Herziening Energiebelastingrichtlijn (EBR)	56
• Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM)	29	3. Verordening (EU) 2022/1854 - Noodinterventie energieprijzen	58
• Vrachtwagenheffing	31	Auteurs	60
• Vliegbelasting	32		

Introductie

Beste lezer,

Nederland kent een breed scala aan fiscale regelingen en belastingen op het gebied van energie, milieu en klimaat. Naast het budgettair belang spelen zij een centrale rol in het stimuleren van duurzame keuzes en het bepreken van milieubelastend gedrag.

Het energie- en milieubeleid van Nederland en Europa is continu in ontwikkeling. Dit document geeft op hoofdlijnen een overzicht van recente en verwachte ontwikkelingen en jurisprudentie ten aanzien van fiscale regelingen op het gebied van energie, milieu en klimaat. In onderdeel A bespreken wij de ontwikkelingen in Nederland, in onderdeel B de ontwikkelingen in Europa.

Deze brochure is niet uitputtend bedoeld, maar poogt slechts een handzaam overzicht te geven van de belangrijkste ontwikkelingen. De inhoud is bijgewerkt tot **1 juni 2026**. Ontwikkelingen na die datum zijn niet meegenomen.

Mocht u vragen hebben dan kunt u vanzelfsprekend altijd contact opnemen met uw vaste contactpersoon bij Loyens & Loeff of één van de auteurs van deze brochure. Hun contactgegevens zijn achteraan opgenomen.

Met vriendelijke groet,



Bart Heijnen

Partner



Mick Knops

Senior Associate

Belangrijkste updates

Op deze pagina zijn de belangrijkste updates ten opzichte van de **vorige versie** van deze brochure opgenomen. Daarnaast zijn alle updates ook per onderwerp door de brochure heen aangegeven met een update-icoon.

A. Nederlandse ontwikkelingen

1. **EIA/MIA/VaMil:** Verhoging aftrekpercentage EIA en samenvoegen EIA/MIA/VAMil
2.
 - **Energiebelasting:** Toezegging routekaart bidirectioneel laden
 - **Inframarginale elektriciteitsheffing:** Uitspraak Hof van Justitie inzake Europees prijsplafond IME
4.
 - **EU ETS:** Gewijzigde deelnamecriteria voor installaties aan EU ETS
 - **CO₂-heffing industrie:** Toekomst van de CO₂-heffing
5. **Vliegbelasting:** Geharmoniseerde Europese vliegbelasting
7.
 - **Staatswinstandeel, cijns en oppervlakterechten:** Sectorakkoord gaswinning in de energietransitie
 - **Tijdelijke solidariteitsbijdrage:** Behandeling zaken Tijdelijke Solidariteitsbijdrage

B. Europese ontwikkelingen

1. **Net Zero Industry Act:** Aanhangige zaken tegen NZIA-verordening
3. **Verordening (EU) 2022/1854 – Noodinterventie energieprijzen:** Update aanhangige zaken noodinterventie energieprijzen





A. Nederlandse ontwikkelingen



1. Investeringsregelingen in de IB en Vpb

EIA/MIA/VAMil

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

Publicatie Energielijst en Milieulijst 2026

Op 30 december 2025 zijn de [Energielijst](#) en [Milieulijst](#) 2026 gepubliceerd.

Kabinetsreactie onderzoek energie-investeringsaftrek (EIA) en de milieu-investeringsaftrek

Er is recent een [onderzoek](#) afgerond naar de wenselijkheid van de vormgeving van de EIA als een fiscale faciliteit versus een directe subsidie en welke verbeteringen of vereenvoudigingen mogelijk zijn bij de EIA en de MIA. Hieruit is naar voren gekomen dat de als de huidige fiscale regeling EIA één-op-één wordt omgezet naar een subsidie, dit op korte termijn negatieve effecten zou hebben. De omzetting zou vooral nieuwe onzekerheden brengen met betrekking tot staatsteunkaders. De onderzoekers doen daarnaast een aantal suggesties om de werking van de EIA en de MIA te verbeteren. De belangrijkste suggesties zijn het vergroten van

de bekendheid van beide regelingen, vooroverleg met de RVO bij generieke aanvragen uitbreiden en het invoeren van horizontaal toezicht op aanvragen door intermediairs.

Belastingplan 2026

Het maximale in aanmerking komende investeringsbedrag in het kader van de EIA is beperkt tot 151 miljoen euro, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen belastingplichtigen die (a) een zelfstandig bedrijf exploiteren en (b) een bedrijf exploiteren dat deel uitmaakt van een samenwerkingsverband. Om te voorkomen dat belastingplichtigen dit plafond overschrijden door EIA aan te vragen voor energie-investeringen die zowel individueel als via samenwerkingsverbanden zijn gedaan, is een nieuwe consolidatiebepaling [aangenomen](#). Volgens de nieuwe maatregel mag het totale bedrag aan investeringen dat in aanmerking komt voor EIA niet meer bedragen dan 151 miljoen euro per belastingplichtige per jaar.

Budget 2026

Op basis van de [Miljoenennota 2026](#) zijn de jaarbudgetten gesteld op EUR 460 miljoen voor de EIA, EUR 135 miljoen voor de MIA en EUR 20 miljoen voor de VAMil.

Verwachte wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Verhoging aftrekpercentage EIA

Uit de [strategische agenda 2026-2030](#) en de voorlopige inhoud van het [Belastingplan 2027](#) volgt dat het aftrekpercentage per 1 januari 2027 wordt verhoogd van 40% naar 45,5%.

UPDATE

Samenvoegen EIA, MIA en VAMil tot één investeringsregeling

Uit het Coalitieakkoord volgt dat er een voornemen is om de EIA, MIA en VAMil samen te voegen tot één investeringsregeling. Daarnaast is in de [Strategische agenda 2026-2030](#) ook aangekondigd door staatssecretaris Eerenberg dat de EIA, MIA en VAMil waar mogelijk worden samengevoegd tot één robuuste investeringsregeling. Het kabinet doet hier onderzoek naar en rapporteert hierover in de eerste helft van 2027.

Horizonbepaling

Op basis van artikel 10b.1 Wet IB 2001 vervallen de EIA, MIA en VAMil in beginsel per **1 januari 2029**. Deze horizonbepaling is in het verleden vaker opgeschoven (voor het laatst in het Belastingplan 2024).

Recente jurisprudentie

- [Kennisgroepstandpunt 17 december 2025](#)
Tijdstip van investeren bij verplichtingen met een ontbindende dan wel opschortende voorwaarde.
- [Rechtbank Gelderland 29 augustus 2025, V-N 2025/50.6](#)
Impact wijziging Milieulijst met terugwerkende kracht.

- [Conclusie A-G Koopman 20 juni 2025, V-N 2025/1371](#)
Conclusie genomen in het hoger beroep tegen de uitspraak van het CBb van 1 oktober 2024, V-N 2025/3.1.1. (zie punt hierboven). A-G is het eens met het CBb en geeft de Hoge Raad in overweging om het beroep ongegrond te verklaren. Volgens A-G sprake van aanschaffingskosten i.p.v. voortbrengingskosten, daarom te laat aangemeld.
- [CBb 1 oktober 2024, V-N 2025/3.1.1](#)
Sprake van aanschaffingskosten i.p.v. voortbrengingskosten, daarom te laat aangemeld. Geen recht op EIA.

EIA/MIA

Een additionele aftrek voor de IB of Vpb voor kwalificerende investeringen die zijn opgenomen op de Energielijst (EIA) of Milieulijst (MIA). Deze lijsten worden jaarlijks gepubliceerd.

VAMil

Bij investeringen in kwalificerende investeringen die zijn opgenomen in de Milieulijst mag tot 75% willekeurig worden afgeschreven.

Belastingplichtige

De EIA, MIA en VAMil kan worden geclaimd door de belastingplichtige die investeert in het bedrijfsmiddel.

Tarief

2026: 40% voor de EIA en 27%, 36% of 45% voor de MIA.

Bijzonderheden

- De EIA kent een maximaal investeringsbedrag van EUR 151 miljoen.
- De investering moet binnen 3 maanden worden aangemeld bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

2. Elektriciteit en gas

Energiebelasting

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE Motie aangenomen over verdere verhoging energiebelasting op gas

Op 7 april 2026 is een motie [aangenomen](#) in de Tweede Kamer die de regering verzoekt af te zien van verdere verhogingen van de energiebelasting op gas.

UPDATE Toezegging routekaart bidirectioneel laden

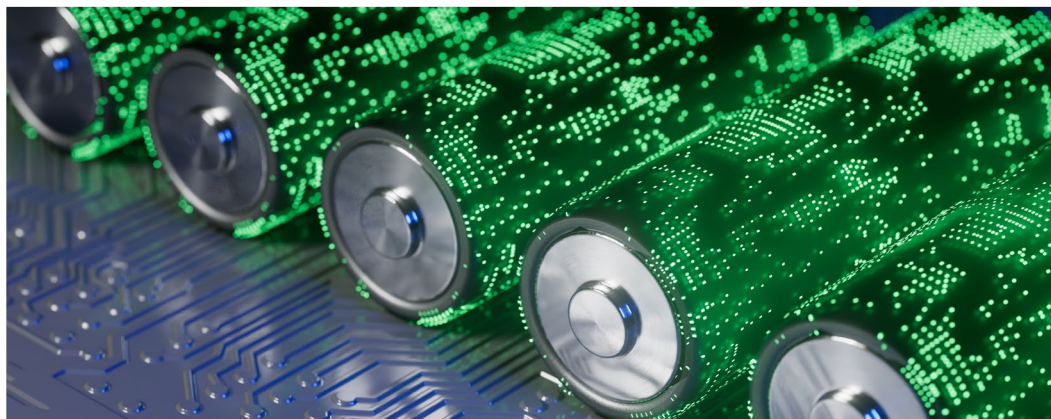
De regering heeft in een kamerbrief van 2 april 2026 [toegezegd](#) in de zomer van 2026 een routekaart bi-directioneel laden te publiceren, waarbij ook zal worden ingegaan op het probleem van dubbele energiebelasting.

Belastingplan 2026

Uit het Belastingplan 2026 volgen een aantal [aanpassingen](#) aan de Energiebelasting:

- Voor de levering van elektriciteit aan netwerkaansluitingen met een verblijfsfunctie geldt momenteel een algemene energiebelastingaftrek. Dit is met ingang van 1 januari 2026 verlaagd naar EUR 519,80. Als gevolg van een aangenomen motie is daarbij het voornemen om de aftrek te beperken tot huishoudens.
- De energiebelasting kent verschillende vrijstellingen, onder meer voor elektriciteit en/of gas dat wordt gebruikt voor metallurgische of mineralogische processen. Om te bepalen of een bedrijf in aanmerking komt, wordt de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) gebruikt. Deze indeling zal worden bijgewerkt om ervoor te zorgen dat deze blijft aansluiten bij de huidige economische realiteit en vergelijkbaar is binnen de EU. De bestaande SBI 2008-codes (SBI2008) zullen worden vervangen door de nieuwe SBI 2025-codes (SBI2025).





Verwachte wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Aanpak dubbele energiebelasting bij thuisbatterijen en bidirectioneel laden

In de [Strategische agenda 2026-2030](#) kondigt het kabinet aan knelpunten te willen oplossen waarbij de fiscaliteit in de praktijk belemmeringen oplevert voor de energietransitie. Specifiek wordt de dubbele energiebelasting bij thuisbatterijen benoemd. Daarnaast wordt bezien of een oplossing gevonden kan worden voor de dubbele energiebelasting bij bidirectioneel laden van elektrische voertuigen.

Vervallen salderingsregeling

Op basis van de in 2024 aangenomen [Wet beëindiging salderingsregeling](#) vervalt de salderingsregeling per 1 januari 2027.

Aanpak fiscale regelingen voor een eenvoudiger en beter belastingstelsel

- In het ambtelijk rapport "[Kansen voor lagere tarieven en beter beleid](#)" is een beleids optie gepresenteerd met als doel de belastingvermindering in de energiebelasting doelmatiger te maken en de vermindering te laten neervallen bij huishoudens. Er wordt overwogen om de belastingvermindering in de energiebelasting toe te spitsen op huishoudens of de hoogte te verlagen van de vermindering.
- Daarnaast wordt binnen de energiebelasting een beleids optie gepresenteerd waarmee de vrijstellingen voor metallurgische en mineralogische industrie wordt afgeschaft, met uitzondering van de vrijstelling voor de inzet van elektriciteit in elektrolytische procedés voor de productie van waterstof. Voorgesteld wordt om de vrijstelling te vervangen door een teruggaveverzoek om zo de regeling doelmatiger te maken.
- Als laatste wordt er binnen de energiebelasting een beleids optie gepresenteerd waarbij de teruggaveregeling voor religieuze en non-profitinstellingen wordt afgeschaft. De huidige regeling is moeilijk uitvoerbaar vanwege het feit dat de Belastingdienst de aanvragen handmatig moet behandelen.

UPDATE**Recente jurisprudentie**

- [Hof Den Bosch 28 januari 2026, 24/315](#)
Geen samenstel van tuinbouwlocaties, wel terecht beroep op vertrouwensbeginsel WOZ-beschikking.
- [Hof Den Haag 22 januari 2026, BK-24/1071](#)
Geen samenstel van tuinbouwlocaties, wel terecht beroep op vertrouwensbeginsel WOZ-beschikking.
- [Hof Arnhem-Leeuwarden 9 december 2025, 23/2211](#)
Geen clustering laadpalen per gemeente.
- [HR 12 september 2025, V-N 2025/41.14](#)
Samenstel percelen tuinbouwkwekers en interpretatie Schiphol-arrest.
- [Hof Den Bosch 28 augustus 2025, V-N 2025/51.17](#)
Geen belastingplicht voor VvE die experimentnet exploiteert.
- [Hof Amsterdam 13 mei 2025, 24/3438](#)
Belastingplicht voor VvE die experimentnet exploiteert. Geen levering van warmte ondanks eigendomsclaim warmtepompen.
- [HR 22 november 2024, BNB 2025/56](#)
Vrijstelling mineralogische procedés voor productie keramische tegels.
- [HR 25 oktober 2024, BNB 2025/55](#)
Vrijstelling mineralogische procedés voor productie gipsvezelplaten.
- [Rechtbank Zeeland-West Brabant 9 oktober 2025, BRE 23/10961](#)
Leidingstelsel drinkwaterbedrijf kunnen geclusterd worden.
- [Conclusie A-G Pauwels 1 maart 2024, V-N 2024/20.22](#)
Samenstel percelen tuinbouwkwekers en interpretatie Schiphol-arrest.

Energiebelasting

Een belasting over de levering of het verbruik van elektriciteit en aardgas.

Belastingplichtige

De leverancier, maar wordt in de praktijk altijd doorbelast aan de afnemer. Indien geen sprake van levering is de gebruiker belastingplichtig.

Tarief

Degressief tariefstelsel per kWh elektriciteit of m³ gas. De tarieven voor 2026:

Elektriciteit		Gas	
kWh	Tarief in EUR/kWh	m ³	Tarief in EUR/m ³
0 - 10.000	0,09161	0 - 170.000	0,60066
10.000 - 50.000	0,03735	170.000 - 1m	0,33085
50.000 - 10m	0,03735	1m - 10m	0,21396
> 10m (zakelijk)	0,00310	>10m	0,05313

Bijzonderheden

- Veel soorten vrijstellingen (o.a. duurzaam zelf opgewekte elektriciteit, batterijopslag, metallurgische en elektrolytische procedés) en verschillende bijzondere tarieven.
- WOZ-afbakening bepaalt veelal omvang belastingplicht (zie ook onderdeel 8.a).

Inframarginale elektriciteitsheffing (IME)

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Inventarisatie overwinsten energiesector

April 2026: [Brief](#) Minister van Financiën van 20 april 2026 betreffende Acties Weerbaarheid Energieschok:

- Aanvullende belasting op overwinsten kan op juridisch, uitvoeringstechnisch en economisch vlak onwenselijk en complex zijn. De inframarginale elektriciteitsheffing heeft tot veel juridische procedures geleid; van de totale opbrengst van de IME van ca. EUR 245 miljoen wordt 80% via juridische procedures bestreden ([Bijlage 4](#)).

UPDATE

Uitspraak Hof van Justitie inzake het Europese prijsplafond

Januari 2026: Arrest van het HvJ EU in de zaak *Secab* (C-423/23):

- Lidstaten zijn niet verplicht elektriciteitsproducenten 10% van hun inkomsten boven het plafond te laten houden. Indien een lidstaat het plafond lager dan EUR 180 per MWh vaststelt, dienen zij de voorwaarden van artikel 8, lid 2, verordening 2022/1854 in acht te nemen. Beoordeling daarvan is aan de nationale rechter, waarbij onder meer de marktomstandigheden, het tijdelijke en bijzondere karakter van de heffing, de kostenstructuur van betrokken elektriciteitsproducenten en de belangenafweging tussen het individuele en collectieve belang relevant zijn.

UPDATE

Uitspraak Hof van Justitie inzake het Europese prijsplafond

December 2025: Arrest van het HvJ EU in de zaak *Electrabel e.a.* (C-633/23):

- Hoewel het plafond op marktinkomsten zoals neergelegd in de verordening 2022/1854 in beginsel uitgaat van daadwerkelijk gerealiseerde inkomsten, is het gebruik van vermoedens bij het vaststellen van het surplus aan inkomsten voor de toepassing van het plafond toegestaan mits deze representatief zijn voor de werkelijkheid en niet leiden tot een significante over- of onderschatting.

Verwachte jurisprudentie

UPDATE

Hof van Justitie EU

[Volledig overzicht](#)

Sinds december 2022 tot heden: Aanhangige procedures bij het Hof van Justitie EU:

- Verzoek tot nietigverklaring van Verordening (EU) 2022/1854, waarop de IME is gebaseerd. De gekozen rechtsgrondslag (artikel 122 VWEU) is mogelijk onjuist, nu de verordening een fiscale maatregel bevat (*Electrawinds Shabla South*, [zaak T-759/22](#)).
- Prejudiciële vragen gesteld door het Grondwettelijk Hof (België) over de aanvaardbaarheid van terugwerkende kracht van rechtsregels en het eigendomsrecht (*2Valorise Ham e.a.*, [zaak C-467/24](#)).

Juni 2026: Zitting ingepland inzake de rechtsgeldigheid van de Verordening:

- De gerechtelijke [rol](#) van het Hof van Justitie EU vermeldt een (samengevoegde) mondelinge behandeling in de zaken C-153/25 (*Acea Produzione e.a.*), C-358/24 (*Varo Energy Belgium*) en C-533/24 (*Vermilion Energy Ireland*), waarin in alle drie de procedures de geldigheid van de Verordening centraal staat. De mondelinge behandeling zal plaatsvinden op 9 juni 2026 voor de Grote Kamer van het Hof van Justitie.

Inframarginale elektriciteitsheffing

Tijdelijk plafond op inkomsten van elektriciteit opgewekt uit bronnen met lage marginale kosten (zoals zonne-, wind- en kernenergie), biomassa en steenkool.

Belastingplichtige

Natuurlijke persoon of rechtspersoon die elektriciteit opwekt met een productie-installatie.

Tarief

90% van de marktinkomsten die het plafond van EUR 130 per MWh overschrijden.

Bijzonderheden

- Tijdelijke wet met een heffingstijdvak lopend van december 2022 tot en met juni 2023.
- Vrijstelling voor productie-installaties met een geïnstalleerd vermogen kleiner dan 1 MW.
- Producenten kunnen kiezen tussen de 'day-ahead'-methode en de boekhoudmethode voor berekening van het belastbare bedrag.
- De inframarginale elektriciteitsheffing is gebaseerd op EU-Verordening 2022/1854 inzake een noodinterventie in verband met de hoge energieprijzen.



3. Water

Belasting op leidingwater (BOL)

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

Belastingplan 2026

Als gevolg van het [Belastingplan 2026](#) hebben de volgende wijzigingen plaatsgevonden met betrekking tot de BOL:

- Het heffingsplafond van 300 m³ water is naar 50.000 m³ water verhoogd per 1 januari 2026. Per 2027 wordt het heffingsplafond afgeschaft.
- De BOL is momenteel verschuldigd op al het water dat via een waterleidingnet wordt geleverd, inclusief water dat niet van drinkkwaliteit is (zoals rivierwater of gerecycled water). Vanaf 1 januari 2027 zal de BOL alleen nog verschuldigd zijn op de levering van water van drinkkwaliteit.
- De '<1.000 aansluitingenregeling' wordt per 1 januari 2027 aangepast en vervangen voor een vrijstelling voor 'kleine of zeer kleine collectieve watervoorzieningen' zoals bedoeld in de Drinkwaterwet.

Belasting op leidingwater

Belasting op de levering van water door een drinkwaterbedrijf of afzonderlijke watervoorziening.

Belastingplichtige

De leverancier, maar wordt in principe altijd doorbelast aan eindafnemer.

Tarief

2024: EUR 0,420/m³

2025: EUR 0,425/m³

2026: EUR 0,437/m³

Bijzonderheden

- Slechts eerste 50.000 m³ is belast.
- Vrijstelling voor kleine leveranciers met <1.000 aansluitingen.

Riool-, zuiverings- en watersysteemheffing

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Atlas van de lokale lasten

2026: Jaarlijks door het COELO gepubliceerd (interactief) [overzicht](#) van lokale belastingen, inclusief onderhavige heffingen.

UPDATE

Wet Versterking toepassing profijtbeginsel bij de watersysteemheffing

Januari 2026: Inwerkingtreding [Wet van 10 februari 2025](#), waarin onder andere een andere manier van berekening van de zuiveringsheffing voor bedrijven met een groot aantal verontreinigingseenheden wordt vastgesteld.

Recente jurisprudentie

- [HR 21 maart 2025, V-N 2025/14.25](#)
Forfaitaire stelsel op basis van 1 of 3 vervuilingseenheden niet discriminerend.
- [HR 28 juni 2024, V-N 2024/33.24.48](#)
Heffing van riolrecht voor eigenaren niet in strijd met Kaderrichtlijn Water.

Rioolheffing

Een gemeentelijke heffing voor onderhoud en vervang van het riool. Soms is dit onderdeel van de onroerendezaakbelasting (OZB).

Tarief

De tarieven worden per gemeente vastgesteld op (zeer) verschillende manieren. Soms is dit een bedrag als percentage van de WOZ-waarde, soms een bedrag per m³ afgevoerd water en soms een staffel.

Zuiveringsheffing

Een heffing namens het waterschap voor het zuiveren van water.

Tarief

Een vast bedrag per vervuilingseenheid. Dit wordt per bedrijf vastgesteld.

Watersysteemheffing

Een heffing namens het waterschap voor het beheer van watersystemen.

Tarief

Een percentage van de WOZ-waarde (gebouwd) of een bedrag per hectare (terreinen).

4. CO₂

EU ETS

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Gewijzigde deelnamecriteria voor installaties aan EU ETS

Januari 2026: De Europese Unie heeft diverse [regelgevingstrajecten](#) afgerond die per 2026 in werking treden. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- Verbrandingseenheden die uitsluitend biomassa gebruiken, worden vanaf 1 januari 2026 meegeteld bij de bepaling van het totale opgestelde nominale thermische ingangsvermogen. Verbrandingseenheden met een capaciteit <3 MW blijven buiten beschouwing.
- Installaties worden uitgesloten indien ten minste 95% van hun emissies afkomstig is van de verbranding van duurzame biomassa. Voorheen gold dit uitsluitend voor installaties die 100% op biomassa draaiden.

Rapport TNO: de-industrialisatie en haperende innovatieketen bedreigen welvaart

April 2025: [Rapport](#) van TNO over de-industrialisatie en haperende innovatieketen.

- Het rapport noemt het EU ETS expliciet als een factor die de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie onder druk zet. In combinatie met nationale CO₂-heffingen leidt dit tot dubbele lasten voor bedrijven.
- TNO pleit voor consistentere en langjarig industriebeleid, inclusief ondersteuning bij verduurzaming, om te voorkomen dat bedrijven vertrekken.



UPDATE

Geverifieerd emissieverslag over 2026 EU ETS-2

Per 2025: [Rapportageplicht](#) start (historisch emissieverslag over 2024).

- ETS-2 is een uitbreiding van bestaande EU ETS en richt zich op de uitstoot door het verbruik van fossiele brandstoffen in onder meer gebouwen en voertuigen.
- Sinds april 2025 geldt eerste rapportageplicht voor bedrijven die onder het nieuwe ETS-2 vallen. Bedrijven moesten hun CO₂-uitstoot over 2024 rapporteren in een zogenaamd historisch emissieverslag (HEV). Het *geverifieerde emissieverslag* over 2025 diende uiterlijk in april 2026 te worden ingediend; voor het emissiejaar 2026 geldt een indieningsdeadline van 30 april 2027.
- De daadwerkelijke verplichting om emissierechten in te leveren (*compliancefase*) start naar verwachting in 2028.

Verwachte wijzigingen of ontwikkelingen**EU ETS-2**

- [EU ETS-2](#) zal de CO₂-uitstoot door verbranding van brandstoffen in gebouwen, wegvervoer en aanvullende sectoren (voornamelijk kleine industrieën die niet onder het bestaande EU ETS vallen) dekken en aanpakken.
- **Per 2027:** EU ETS-2 treedt formeel in werking.
- **Per 2028:** Eerste jaar waarin bedrijven emissierechten moeten inleveren op basis van hun uitstoot.
Brandstofleveranciers die onder deze regeling vallen, gaan vanaf het rapportagejaar **2028** jaarlijks emissierechten inleveren op basis van de geleverde hoeveelheid brandstof en de bijbehorende CO₂-uitstoot.

Glastuinbouw vanaf 2027 onder opt-inregeling

- Op 25 april 2025 heeft de [ministerraad](#) besloten dat de glastuinbouw vanaf emissiejaar **2027** onder EU ETS-2 gaat vallen via de zogeheten opt-inregeling.
- Dit betekent dat brandstofleveranciers ook voor leveringen aan deze sector vanaf dat moment emissierechten moeten inleveren. Het inleveren van emissierechten moet voor het eerst uiterlijk op **31 mei 2028** gebeuren.

Europees emissiehandelssysteem

Het systeem is bedoeld om de uitstoot van broeikasgassen op een kosteneffectieve manier te verminderen door middel van handel in emissierechten.

Wat is het?

- Een marktinstrument waarbij bedrijven rechten moeten kopen om CO₂ (en andere broeikasgassen) uit te mogen stoten.
- Elk emissierecht staat voor het recht om 1 ton CO₂ uit te stoten.
- Bedrijven kunnen emissierechten kopen, verkopen of verhandelen.

Welke installaties vallen onder het EU ETS?

- De [hoofdregel](#) is dat de grootte van een installatie bepaalt of een bedrijf valt onder het EU ETS. In Nederland vallen ongeveer 350 installaties onder het EU ETS. Dit zijn bijvoorbeeld grote installaties die elektriciteit opwekken, metaal produceren of chemische producten vervaardigen.
- Zie [Deelnamecriteria EU ETS | Nederlandse Emissieautoriteit](#) voor een uitgebreide opsomming van de (industriële) activiteiten die vallen onder de reikwijdte van het EU ETS.

Doelstellingen

- Het aantal beschikbare emissierechten daalt elk jaar.
- 62% minder uitstoot in 2030 ten opzichte van 2005.

CBAM (Nederlandse implementatie)

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

Inwerkingtreding definitieve fase in 2026

Per 1 januari 2026 zijn importeurs van CBAM-goederen (of hun indirecte vertegenwoordigers) onderworpen aan een aanvullende verplichtingen onder CBAM.

In beginsel mogen enkel toegelaten CBAM-aangevers vanaf 1 januari 2026 CBAM-goederen importeren. Importeurs en indirecte douanevertegenwoordigers die uiterlijk op 31 maart 2026 een toelatingsaanvraag hebben ingediend, mogen echter voorlopig CBAM-goederen blijven importeren totdat op hun aanvraag is beslist.

Wijzigingen in de Nederlandse implementatie van CBAM

Op 23 december 2025 is de [wetswijziging](#) gepubliceerd ter uitvoering van de nationale verplichtingen volgend uit de Verordening 2023/856 (CBAM-verordening).

De wetswijziging ziet op twee punten:

- Het Ministerie van Financiën wordt belast met aan- en verkoop van CBAM-certificaten;
- Het verbod van het in strijd handelen met de CBAM-regels en koppeling met nationale sancties.

Verwachte wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Nader inregelen CBAM op wetsniveau via Overige Fiscale Maatregelen 2027

Zowel de Afdeling advisering van de Raad van State als de Tweede Kamer hebben kritische kanttekening geplaatst bij de delegatiebepalingen in de Nederlandse CBAM-implementatiewetgeving. In reactie hierop is [toegezegd](#) dat de bepalingen die in de ministeriële regeling zijn opgenomen, zo spoedig mogelijk op wetsniveau worden vastgelegd. Via het wetsvoorstel Overige Fiscale Maatregelen 2027 wordt aan deze toezegging invulling gegeven.

UPDATE

Wetsvoorstellen Europese Commissie

In december 2025 heeft de Europese Commissie diverse wetgevingshandelingen gepubliceerd die uitvoering geven aan het juridische, technische en procedurele kader van CBAM vanaf 1 januari 2026.

Ook heeft de Europese Commissie een [voorstel](#) ingediend dat ziet op de oprichting van een tijdelijk fonds ter ondersteuning van EU-producenten wiens goederen mogelijk worden verdrongen door emissie-intensievere alternatieven uit derde landen. Hiermee wordt beoogd het restrisico op koolstoflekage te verminderen waardoor een daling van de emissies in de EU resulteert in een emissietoename buiten de EU.

Doel van CBAM

- CBAM-goederen zijn bepaalde producten in de categorieën cement, staal en ijzer, aluminium, kunstmest, elektriciteit en waterstof.
- Het creëren van een gelijk speelveld tussen Europese en niet-Europese producenten.

UPDATE**CBAM-goederen**

Bepaalde producten in de categorieën cement, staal en ijzer, aluminium, kunstmest, elektriciteit en waterstof. Alleen van toepassing wanneer de CBAM-goederen van oorsprong zijn uit niet-EU of niet-EFTA landen.

De Europese Commissie heeft een voorstel ingediend om de werkingssfeer van CBAM uit te breiden tot een aantal downstreamproducten onder de categorieën aluminium en staal.

Verplichtingen

- Importeurs van CBAM-goederen (of hun indirecte douanevertegenwoordigers) kunnen zich registreren bij de nationale autoriteiten als toegelaten CBAM-aangevers. Hier kunnen zij ook CBAM-certificaten kopen. De prijs van CBAM-certificaten is gekoppeld aan de veilingprijs van EU ETS-emissierechten.
- Toegelaten CBAM-aangevers moeten de ingebodde emissies van de ingevoerde goederen aangeven. Vervolgens dienen zij jaarlijks het overeenkomstige aantal certificaten in te leveren.
- Importeurs (of hun vertegenwoordigers) hoeven geen rapport in te dienen wanneer een ondergrens aan invoeren van CBAM-goederen in een jaar niet wordt overschreden (In 2026: 50 ton nettogewicht).



CO₂-heffing industrie

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE NEa verwacht eerste serieuze opbrengst CO₂-heffing industrie 2025

13 mei 2026: [Nieuwsbericht](#) van de NEa.

Voor het eerst sinds de introductie van de CO₂-heffing voor de industrie wordt in 2025 een positieve opbrengst verwacht. Uit de laatste cijfers van de NEa blijkt dat bedrijven gezamenlijk een heffing verschuldigd zijn over hun CO₂-emissies die ligt tussen de EUR 37 en EUR 97 miljoen.

UPDATE Toekomst van de heffing

10 april 2026: Het kabinet wil de CO₂-heffing [afschaffen](#) en geeft daarmee gehoor aan de kritiek op de heffing die een gelijk Europees speelveld in gevaar zou brengen ten nadele van de Nederlandse industrie. Wanneer en hoe de afschaffing precies vorm zal krijgen is nu nog niet duidelijk. Wel zijn er maatregelen genomen die verlichting bieden aan de industrie. De maatregelen zijn een lager tarief en een toename van de hoeveelheid dispensatierechten. Deze maatregelen zorgen ervoor dat bedrijven die deelnemen aan het EU ETS over het jaar 2026 geen heffing betalen, omdat het heffingstarief lager is dan de ETS-prijs.

UPDATE Tweede Kamer schriftelijk overleg over evaluatie CO₂-heffing industrie

3 maart 2026: Er is momenteel sprake van een brede politieke [discussie](#) over de evaluatie van de CO₂-heffing voor de industrie. Daarbij bestaan met name zorgen over de voorgenomen afschaffing van de heffing, omdat dit kan leiden tot lagere emissiereductie, een verslechterde positie van duurzame koplopers en minder investeringszekerheid. Tegelijkertijd wordt benadrukt dat een effectieve verduurzaming vooral vraagt om een consistente Europese aanpak, voldoende subsidiëring (zoals via de SDE++) en het oplossen van structurele knelpunten, waaronder netcongestie en de stikstofproblematiek.



UPDATE

Belastingplan 2026

1 januari 2026: De minimumprijs voor de CO₂-heffing industrie is vastgesteld op EUR 78,67 per ton CO₂. Daarnaast wordt het aantal dispensatierechten verhoogd naar 1,023 en blijft dit niveau vanaf 2026 constant, in plaats van geleidelijk te worden afgebouwd.

Rapport van de overlegtafel CO₂-heffing ‘Kantelpunt voor klimaat en industrie’

3 december 2025: Het rapport presenteert een basispakket en drie pluspakketten als alternatieven voor de CO₂-heffing. Er is geen alternatief beleidsinstrument gevonden dat de klimaatdoelen binnen bereik brengt, de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie beschermt en geen extra beroep doet op subsidies.

Pakket voor Groene Groei: voor een weerbaar energiesysteem en een toekomstbestendige industrie

25 april 2025: [Kamerbrief](#) Pakket voor Groene Groei voor een weerbaar energiesysteem en toekomstbestendige industrie:

- Het kabinet geeft bedrijven de komende jaren extra tijd om te verduurzamen door de heffing hierop aan te passen. Het kabinet vindt het tevens van belang dat de benodigde CO₂-reductie wel geborgd wordt. Het kabinet neemt in het Belastingplan 2026 een technische variant op voor de CO₂-heffing na 2030 en het verlengen na 2032.
- Daarbij staat het kabinet open voor alternatieven die in aanvulling op de beschikbare subsidies de benodigde reductie borgen (gelijk aan het heffingsdoel van de CO₂-heffing) en klimaatneutraliteit in 2050 in ogenschouw houdt. Dit kunnen ook borgende maatregelen naast de CO₂-heffing zijn.

UPDATE

UPDATE

CO₂-heffing industrie

De CO₂-heffing industrie is een in 2021 in Nederland ingevoerde heffing.

Deze heffing is een geldbedrag dat industriële installaties met een hoge CO₂-uitstoot moeten betalen aan de overheid per ton CO₂-uitstoot.

Belastingplichtige

De CO₂-heffing industrie wordt geheven van degene die een industriële installatie exploiteert.

Tarief

De CO₂-heffing industrie wordt berekend over de industriële jaarvracht: de totale CO₂-uitstoot van een installatie per jaar.

Tarief per ton kooldioxide-equivalent

2024: EUR 74,17	ETS prijs: EUR 86,32	Heffing: 0
2025: EUR 87,90	EU ETS prijs: EUR 66,76	Heffing: EUR 21,14
2026: EUR 78,67	EU ETS prijs: EUR 79,42	Heffing: 0

Bijzonderheden

- Bedrijven kunnen betaalde CO₂-heffing uit eerdere jaren terugkrijgen als zij in latere jaren een overschot aan dispensatierechten hebben (de *carry back*-regeling). Tekorten in het verleden kunnen zo worden gecompenseerd door toekomstige overschotten.
- Bedrijven die deelnemen aan het EU ETS betalen al voor hun CO₂-uitstoot via emissierechten. Deze bedrijven mogen de waarde van een emissierecht aftrekken van het tarief van de CO₂-heffing industrie.
- De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) is verantwoordelijk voor de uitvoering van de heffing.

CO₂-heffing glastuinbouw

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Brief RVO: Geen heffing CO₂-sectorsysteem 2024

14 april 2026: De RVO heeft de CO₂-heffing 2024 [gepubliceerd](#). In 2024 lag de totale CO₂-uitstoot van de glastuinbouwsector onder het afgesproken CO₂-emissieplafond. De CO₂-uitstoot is: 5.173.111 ton. Dit ligt 226.889 ton onder het CO₂-emissieplafond. Dat betekent dat de glastuinbouwsector over 2024 geen heffing hoeft te betalen aan de overheid.

Publieksrapportage Herijking CO₂-heffing glastuinbouw

8 september 2025: [Publicatie Publieksrapportage Herijking CO₂-heffing glastuinbouw](#).

Onderzoek naar mogelijkheden om de CO₂-heffing voor glastuinbouw aan te passen.

Beantwoording vragen over klimaatmaatregelen glastuinbouw

26 juni 2025: [Beantwoording](#) vragen van de leden Flach (SGP) en Grinwis (ChristenUnie) over de invulling van de klimaatmaatregelen voor de glastuinbouw.

Inning CO₂-heffing glastuinbouw uitgesteld tot 2027

- Vanwege capaciteitsproblemen bij de [Belastingdienst](#) wordt de daadwerkelijke inning van de CO₂-heffing uitgesteld tot 2027.
- Glastuinbouwbedrijven moeten vanaf dat moment rekening houden met een rentevrije voorziening op hun balans voor de verwachte heffing. In 2027 moeten bedrijven voor het eerst aangifte doen over hun uitstoot in 2025.

Individuele CO₂-heffing glastuinbouw

- Per **1 januari 2025** is het bestaande CO₂-sectorsysteem vervangen door een individuele CO₂-heffing voor de glastuinbouw.

- Deze maatregel maakt deel uit van het [Convenant Energietransitie Glastuinbouw 2022–2030](#), waarin is afgesproken dat de sector in 2030 maximaal 4,3 megaton broeikasgassen mag uitstoten.

Verwachte wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Verduidelijking belastingplichtige via Overige Fiscale Maatregelen 2027

Via het wetvoorstel Overige Fiscale Maatregelen 2027 zal worden verduidelijkt dat bij de CO₂-heffing glastuinbouw de belastingplicht rust op het samenwerkingsverband dat het glastuinbedrijf drijft, en niet op de afzonderlijke participanten. De huidige wettekst wekt de indruk dat bij de personenvennootschappen de achterliggende participanten belastingplichtig zijn. Met de voorgestelde wijziging wordt geëxpliciteerd dat de participanten niet afzonderlijk belastingplichtig zijn en dat evenmin een toerekening aan hen hoeft plaats te vinden.

Opt-in EU ETS-2

- In het [Pakket voor Groene Groei](#) wordt overwogen om de glastuinbouwsector op vrijwillige basis (opt-in) op te nemen in het Europese emissiehandelssysteem, dat vanaf 2027 van kracht wordt (EU ETS-2). Deze beslissing kan invloed hebben op de hoogte van de CO₂-heffing en de cumulatie van verschillende beprijzingsinstrumenten. De EU heeft de start van de compliancefase formeel uitgesteld met een jaar tot 1 januari 2028.
- 26 juni 2025: [Kamerbrief](#) voor- en nadelen EU ETS-2 opt-in glastuinbouw.

CO₂-heffing glastuinbouw

Onder de naam *CO₂-heffing glastuinbouw* wordt een belasting geheven ter zake van de emissie van kooldioxide.

Belastingplichtige

De CO₂-heffing glastuinbouw wordt geheven van de exploitant van het glastuinbouwbedrijf, dan wel de exploitant van het energiebedrijf voor de glastuinbouw.

Tarief

De belasting wordt berekend over het aantal ton kooldioxide dat is veroorzaakt op basis van het aantal normaal kubieke meters aardgas dat door het glastuinbouwbedrijf wordt verstoekt.

Per ton kooldioxide:

2025: EUR 9,61

2026: EUR 11,27

2027: EUR 12,93

Bijzonderheden

- Slechts eerste 300m³ is belast.
- Vrijstelling voor kleine leveranciers met <1.000 aansluitingen.



CO₂-minimumprijs elektriciteitsopwekking

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Publicatie evaluatie CO₂-minimumprijs elektriciteitsopwekking

5 februari 2026: De [evaluatie](#) laat zien dat de CO₂-heffing voor de industrie in opzet een logisch instrument is om extra emissiereducties bovenop het EU ETS te realiseren, maar dat de huidige vormgeving ontoereikend is om de nationale klimaatdoelen voor 2030 zeker te halen, mede doordat de feitelijke kosten in de periode 2021-2024 laag waren en de belangrijkste prikkel vooral in het toekomstige prijsverloop richting 2030 zit.

Wet minimum CO₂-prijs elektriciteitsopwekking

- De [Eerste Kamer](#) heeft op **15 maart 2022** de Wet minimum CO₂-prijs elektriciteitsopwekking aangenomen.
- Het tariefpad voor de minimum CO₂-prijs is vastgelegd en voorziet in een jaarlijkse stijging, met als doel de CO₂-uitstoot te reduceren.
- Voor 2025 is de wettelijke minimum CO₂-prijs voor elektriciteitsopwekking vastgesteld op EUR 19,80 per ton. De termijnkoers van het EU ETS ligt met EUR 66,76 per ton boven deze minimumprijs, waardoor er geen extra belasting wordt geheven.

Verwachte ontwikkelingen

Stijging EU ETS-prijs

- De [verwachte stijging](#) van de EU ETS-prijs betekent dat de nationale CO₂-heffing op elektriciteitsopwekking waarschijnlijk minder vaak nodig zal zijn.
- Tegelijkertijd blijft de minimumprijs een vangnet voor het geval ETS-prijzen toch tijdelijk zouden dalen. Op de lange termijn verschuift de prikkel tot verduurzaming steeds meer naar Europees niveau, waarmee Nederland in lijn blijft met bredere EU-doelen.

CO₂-heffing elektriciteitsopwekking

Sinds 1 januari 2021 wordt onder de naam *CO₂-minimumprijs elektriciteitsopwekking* een belasting geheven ter zake van de emissie van broeikasgassen als gevolg van de opwekking van elektriciteit. Deze heffing komt boven op het EU ETS en is bedoeld om bedrijven te stimuleren hun uitstoot te verminderen.

Belastingplichtige

De CO₂-prijs elektriciteitsopwekking wordt geheven van degene die een broeikasgasinstallatie exploiteert.

Tarief

Het tarief wordt jaarlijks aangepast. Als uitgangspunt voor de berekening geldt het vastgestelde bedrag voor het betreffende kalenderjaar. Dit bedrag wordt verminderd met de termijnkoers van het broeikasgasemissierecht (ETS-prijs). De bedragen per ton voor de komende jaren zijn als volgt:

- 2024: EUR 18,00
- 2025: EUR 19,80
- 2026: EUR 21,80

Bijzonderheden

- Een minimum CO₂-prijs voor elektriciteitsopwekking houdt in dat producenten het verschil moeten bijbetalen via een nationale heffing wanneer de EU ETS-prijs lager is dan de Nederlandse minimumprijs.
- Indien de EU ETS-prijs hoger is, vervalt deze heffing.

5. Transport en vervoer

Accijnzen

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

Wijzigingen per 1 januari 2026

Vanaf 1 januari 2026 gelden de volgende gewijzigde accijnstarieven:

- Ongelode lichte olie: € 844,69 (per 1.000 liter, bij 15° C)
- Gelode lichte olie: € 1.115,94 (per 1.000 liter, bij 15° C)
- Halfzware olie: € 654,33 (per 1.000 liter, bij 15° C)
- Gasolie: € 552,29 (per 1.000 liter, bij 15° C)
- Zware stookolie: € 681,59 (per 1.000 kg)
- Vloeibaar gemaakt petroleumgas: € 369,02 (per 1.000 kg)

Verwachte ontwikkelingen

UPDATE Verlenging accijnskorting op benzine

Tot en met 31 december 2026 is de accijns op benzine, diesel en LPG verlaagd om de gevolgen van de hoge brandstofkosten te dempen. In de voorjaarsnota 2026 is aangekondigd om de verlaging van de brandstofaccijns op benzine te verlengen tot en met 2027, waardoor de accijnstarieven van benzine gelijk worden gehouden aan de tarieven van 2026 tot 1 januari 2028.

UPDATE Afschaffen accijnsteruggaafregeling bio-en hernieuwbare brandstoffen

Momenteel geldt een specifieke teruggaafregeling van accijns voor brandstoffen die (gedeeltelijk) bestaan uit bio- of hernieuwbare brandstoffen. Dergelijke brandstoffen hebben een lagere energie-inhoud dan fossiele brandstoffen maar, zijn onderworpen aan dezelfde accijnstarieven. In de voorlopige inhoud van het Belastingplan 2027 is aangekondigd om de teruggaafregeling per 1 januari 2027 te beëindigen.

Heffing

Onder de naam accijns wordt in Nederland een belasting geheven van de volgende producten (accijnsgoederen):

- bier;
- wijn;
- tussenproducten;
- overige alcoholhoudende producten;
- minerale oliën; en
- tabaksproducten.

Belastbaar feit

Accijns wordt verschuldigd ter zake van de uitslag tot verbruik van accijnsgoederen, onder meer in de volgende gevallen:

- Het onttrekken aan een accijnsschorsingsregeling;
- Het voorhanden hebben;
- Het produceren; en
- De invoer, met inbegrip van onregelmatige invoer.

Belastingplichtige

De accijns kan onder andere worden geheven van:

- De vergunninghouder van een accijnsgoederenplaats;
- De persoon die de accijnsgoederen voorhanden heeft ;
- De producent van de accijnsgoederen; en
- De aangever in het geval van invoer.

Tijdstip

De accijns wordt over het algemeen verschuldigd op het tijdstip van de uitslag tot verbruik.

Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's)

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Invoering Brandstoftransitieverplichting en overgang naar ERE-systeem

Januari/maart 2026:

Per 1 januari 2026 is de brandstoftransitieverplichting (BTV) in werking getreden als opvolger van de Jaarverplichting Energie voor Vervoer. Deze regeling, die de implementatie vormt van RED III in Nederland, introduceert een nieuw handelssysteem gebaseerd op emissiereductie-eenheden (ERE's). De overgang van HBE's naar ERE's is in maart 2026 definitief [vastgesteld](#) en werkt met terugwerkende kracht tot 1 januari 2026. In het nieuwe systeem:

- wordt niet langer gestuurd op de hoeveelheid geleverde hernieuwbare energie, maar op ketenemissiereductie (CO₂-equivalent);
- staat 1 ERE voor 1 kg vermeden CO₂-uitstoot;
- kunnen ERE's, net als HBE's, worden verhandeld tussen marktpartijen.

HBE-rapportage januari 2026

Januari 2026: [Periodieke rapportage NEa](#). Belangrijkste conclusies:

De rapportage geeft inzicht in de hoeveelheid bijgeschreven en gespaarde HBE's in het Register Energie voor Vervoer (REV). Ook wordt gerapporteerd over het aantal HBE's die tot januari zijn ontstaan door inboekingen van hernieuwbare energie geleverd aan zeevaart en luchtvaart.

Overgang naar ERE-systeem en invoering Brandstoftransitieverplichting (BTV)

Januari 2026: [Publicatie RVO](#). Belangrijkste conclusies:

De BTV volgt vanaf 1 januari 2026 de Jaarverplichting Energie voor Vervoer op. De BTV werkt volgens een handelssysteem dat draait om ERE's die brandstofleveranciers kunnen inboeken in het register van de NEa en kunnen kopen van andere leveranciers van hernieuwbare energie.



Amendement inboeken bio-ethanol

December 2025: [Zesde voortgangsbrief implementatie RED-III](#). Belangrijkste conclusies: De Tweede Kamer heeft een amendement aangenomen over het inboeken van bio-ethanol. Bedrijven die leveringen daarvan willen inboeken in 2026 zijn verplicht aan te tonen dat de bio-ethanol als pure ethanol is aangekocht.

HBE-rapportage augustus 2025

Augustus 2025: [Periodieke rapportage NEa](#). Belangrijkste conclusies:

In 2024 is de hoeveelheid van hernieuwbare energie in het Nederlandse vervoer sterk toegenomen, bijvoorbeeld door een grotere toepassing van duurzame biobrandstoffen zoals HVO (hydrotreated vegetable oil). Deze groei leidde tot een aanzienlijke daling van de CO₂-uitstoot in de brandstofketen, mede dankzij beleidsmaatregelen zoals een verhoogde jaarverplichting en aangepaste rekenfactoren voor zeevaart.

HBE-rapportage mei 2025

Mei 2025: [Periodieke rapportage NEa](#). Belangrijkste conclusies:

Het spaarsaldo is geslonken in vergelijking met vorige jaarafsluiting. Vanuit 2023 werden 13,8 miljoen gespaarde HBE's meegenomen naar 2024. Nu zijn slechts 3,9 miljoen HBE's gespaard.

Eerste resultaten hernieuwbare energie voor vervoer in Nederland 2024

Maart 2025: [Publicatie NEa](#) (uitgebreidere rapportage verwacht juli 2025).

Belangrijkste conclusies:

- Sterke stijging jaarverplichting: De jaarverplichting voor hernieuwbare energie in vervoer steeg in 2024 naar 28,4%, een forse toename ten opzichte van 18,9% in 2023 ([link](#)). Reden: in voorjaarsnota 2023 kabinetsbesluit om extra 20 PJ (petajoule) aan hernieuwbare energie in het wegvervoer te realiseren.
- Meer gebruik van afvalstromen: Er is een trend zichtbaar richting het gebruik van biobrandstoffen uit afval- en reststromen.

Implementatie RED3

Januari 2025: [Publicatie NEa](#). Belangrijkste doelstelling:

Doelstelling groeit naar 42,5% hernieuwbare energie in 2030 (EU-breed). Zie tevens: [link](#).

Van HBE's naar ERE's

Hernieuwbare Brandstofeenheden zijn certificaten die verkregen kunnen worden door het leveren van hernieuwbare energie aan verschillende vormen van vervoer. Met de invoering van RED is de HBE veranderd naar een Emissies Reductie Eenheid (ERE) doordat Nederlandse wet- en regelgeving niet meer zal sturen op geleverde hernieuwbare energie, maar op gereduceerde ketenemissies.

Verplichting

- De verplichting voor brandstofleveranciers is verschoven van een jaarlijks oplopende verplichting in hernieuwbare energie (GJ) naar een verplichting in ketenemissiereductie uitgedrukt in CO₂-equivalent. Daarmee vervalt de HBE en is de ERE ingevoerd.
- Brandstofleveranciers krijgen ERE's door het inboeken in het register van de NEa van een hoeveelheid hernieuwbare energie die zij hebben geleverd aan vervoer in Nederland.

Bijzonderheden

- Met de nieuwe systematiek wordt niet zo zeer gekeken naar energie-inhoud, maar naar emissies. Daarom verandert de rekenmethode om de hoogte van de verplichting en 'opbrengst' van inboekingen te bepalen. De NEa heeft een formule gepubliceerd om te controleren of aan de brandstoftransitieverplichting wordt voldaan.
- Brandstofleveranciers kunnen ERE's sparen. De hoeveelheid gespaarde ERE's is gelimiteerd, waarbij als algemeen uitgangspunt geldt dat een saldo van 45.000 ERE's of minder gespaard mag worden.
- Brandstofleveranciers kunnen ERE's kopen van andere leveranciers van hernieuwbare energie.

Motorrijtuigenbelasting (MRB)

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Verlaging tarief MRB voor bestelauto's van ondernemers met 50%

Juni 2026: Vooruitlopend op het [wetsvoorstel Belastingplan 2027](#) zijn per 1 juli 2026 de tarieven in de motorrijtuigenbelasting voor bestelauto's van ondernemers met 50% verlaagd. Daarnaast zijn per 1 juli 2026 de tarieven in de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's voor een half jaar verlaagd naar nihil. Deze maatregelen gelden tot 1 januari 2027.

UPDATE

Inwerkingtreding MRB-wijzigingen

Januari 2026: Met ingang van 1 januari 2026 zijn diverse structurele [wijzigingen](#) in de MRB in werking getreden. De belangrijkste wijzigingen houden in dat de toepassing van kwarttarieven sterk is beperkt en diverse bijzondere regelingen zijn versoepeld, waardoor voor veel voertuigcategorieën het reguliere MRB-tarief is gaan gelden.

Tariefkorting per 2026

December 2025: Na goedkeuring door de Koning is de [tariefkorting](#) voor elektrische personenauto's voor de periode 2026 tot en met 2028 verhoogd naar 30%. In 2029 blijft de korting gehandhaafd op 25%.

Belastingplan 2026

September 2025: In de periode 2026 tot en met 2028 wordt [voorgesteld](#) om de tariefkorting voor elektrische personenauto's te verhogen van 25% naar 30%. In 2029 zal de korting op 25% blijven staan waarna deze per 1 januari 2030 volledig vervalt. Met deze maatregel belast het kabinet grote elektrische en fossiele voertuigen (categorie D en E) gelijk. Tegelijkertijd verkleint het fiscale verschillen voor kleinere en middelgrote voertuigen (categorie A tot en met C).



Contourenbrief hervorming autobelastingen

Juli 2025: De staatssecretaris stuurt de Tweede Kamer een [brief](#) waarin de contouren worden geschetst van een toekomstbestendig stelsel van autobelastingen, met oog voor betaalbaarheid, klimaatdoelen, bereikbaarheid en stabiele overheidsfinanciën. De brief biedt beleidsopties en overwegingen voor een nieuw kabinet, zonder nieuw beleid aan te kondigen.

Nieuw IT-systeem voor motorrijtuigenbelasting

Januari 2025: [Belastingdienst](#). Belangrijkste conclusies:

Administratie is overgezet naar een nieuw IT-systeem. Dit moet het makkelijker maken om de betalingen te voldoen en om machtigingen aan te vragen.

Actualisatie Kaderbesluit

Oktober 2024: [Kaderbesluit](#). Belangrijkste conclusies:

Het Kaderbesluit verduidelijkt naheffing motorrijtuigenbelasting, verwerkt kenniscgroepstandpunten en regelt overgang oldtimervrijstelling; het oude besluit is ingetrokken.

Verwachte wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Tijdelijke verlaging MRB voor bestelauto's ondernemers en vrachtauto's

Uit de voorlopige inhoud van het [Belastingplan 2027](#) volgen twee tijdelijke verlagingen van de motorrijtuigenbelasting per 1 juli 2026:

- De tarieven voor bestelauto's van ondernemers worden tijdelijk met 50% verlaagd tot en met 31 december 2026.
- De tarieven voor vrachtauto's worden tijdelijk naar nihil verlaagd toen en met 31 december 2026.

Herstel grondslag motorrijtuigenbelasting

April 2025: [MvT Wetsvoorstel Fiscale verzamelwet 2026](#). Belangrijkste conclusies:

- Niet langer 'eigen massa' maar 'massa rijklaar' als grondslag om beter aan te sluiten bij begrippen in Europees verband en voor gebruik in het kentekenregister.
- Met de wijziging zijn geen gevolgen voor de hoogte van de te betalen motorrijtuigenbelasting of provinciale opcenten beoogd.
- De verwachting is dat de aanpassingen met ingang van 1 juli 2026 in werking treden.

MRB

Kwartaalbelasting geheven ter zake van het houden van een personenauto, een bestelauto, een motorrijwiel, een vrachtauto of een autobus.

Belastingplichtige

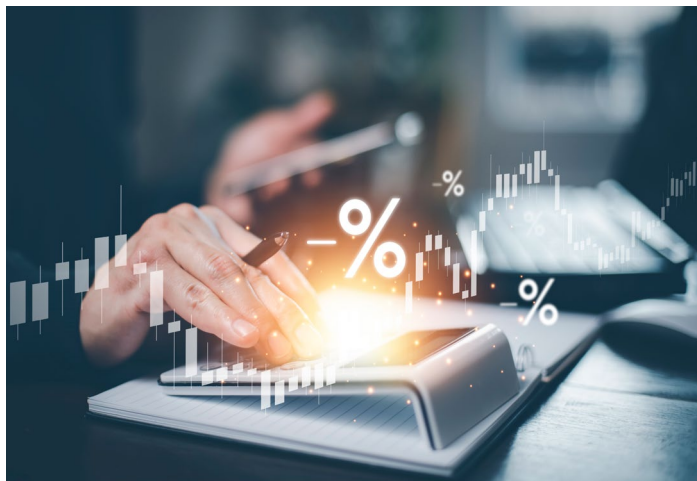
Degene die het motorrijtuig houdt bij de aanvang van een belastingtijdvak.

Tarief

Afhankelijk van het soort, gewicht, brandstof en mate van milieuvervuiling van het motorrijtuig.

Bijzonderheden

- Motorrijtuigen kunnen geschorst worden zodat geen MRB betaald hoeft te worden.
- MRB wordt deels door provincies geheven via provinciale opcenten. De tarieven MRB kunnen per provincie verschillen.
- Vrijstelling voor oldtimers.



Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM)

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

Belangrijkste wijzigingen 2026

December 2025: In een [document van het ministerie van Financiën](#) wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste wijzigingen in de bpm. Per 1 januari 2026 zijn de CO₂-grenzen en tarieven voor personenauto's aangepast. Daarnaast blijven voor emissievrije bijzondere personenauto's vaste lage bpm-bedragen gelden tot en met 2030 (bpm voor emissievrije bijzondere personenauto's bedraagt EUR 687 en voor emissievrije motoren EUR 206). Inmiddels zijn de wijzigingen opgenomen in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen.

Belastingplan 2026

September 2025: Per 1 januari 2025 verviel de vijfjarige bpm (belastingen op personenauto's en motorrijwielen) -vrijstelling voor emissievrije bijzondere personenauto's (zoals kampeerauto's en rolstoelvervoer) en emissievrije motorfietsen. Daardoor belast de overheid deze voertuigen op dezelfde manier als hun fossiele tegenhangers.

Het kabinet [wil](#) deze ongewenste fiscale verschillen tussen emissievrije en fossiele voertuigen herstellen. Om dit te corrigeren, voert het kabinet een vaste voet van € 667 in voor emissievrije bijzondere personenauto's, net als bij 'reguliere' elektrische auto's. Voor emissievrije motorfietsen introduceert het een vaste voet van € 200.

Het kabinet stelt verder voor om het verlaagde tarief tot en met 2030 te verlengen voor alle emissievrije bijzondere auto's en motoren. Op deze manier betalen emissievrije auto's hetzelfde bedrag aan bpm als emissievrije bijzondere auto's.

Samenvattend gelden de volgende belastingtarieven:

- Emissievrije auto's: € 667
- Emissievrije motoren: € 200
- Diesel- en benzineauto's: op basis van de CO₂-uitstoot

Contourenbrief hervorming autobelastingen

Juli 2025: De staatssecretaris stuurt de Tweede Kamer een [brief](#) waarin de contouren worden geschetst van een toekomstbestendig stelsel van autobelastingen, met oog voor betaalbaarheid, klimaatdoelen, bereikbaarheid en stabiele overheidsfinanciën. De brief biedt beleidsopties en overwegingen voor een nieuw kabinet, zonder nieuw beleid aan te kondigen.

Wijziging van regelgeving inzake koerslijsten en taxatierapporten bij aangifte bpm

April 2025: [Internetconsultatie](#) over een wijziging van de regelgeving inzake koerslijsten en taxatierapporten bij de aangifte van bpm, indachtig de controlebaar- en fraudegevoeligheid. Drie maatregelen voorgesteld: Handelskoerslijsten worden transparanter, het gebruik van de inkoop prijs wordt mogelijk en er zullen strengere regels gelden voor taxatierapporten.

Drietal maatregelen van het kabinet om de transitie naar elektrische auto's te versnellen

April 2025: [Kamerbrief](#) over fiscale en beleids- uitvoeringsagenda 2025. Onder andere voorgesteld:

- Besloten is om een vaste voet van EUR 667 voor emissievrije bijzondere personenauto's te laten gelden en voor emissievrije motorfietsen een vaste voet van EUR 200. Geldt voor de komende vijf jaar.
- De staatssecretaris heeft [per besluit van 23 juni 2025](#) alvast een goedkeuring hiervoor gegeven. Deze goedkeuring loopt voor op de wetgeving die is aangekondigd.
- Voor aangiften van **1 januari 2025 tot 1 juli 2025** kan via een ambtshalve vermindering worden geborgd dat de betaalde BPM in overeenstemming is met dit besluit. Besluit vervalt per **1 januari 2026**.
- De derving van deze maatregel is geraamd op EUR 4 miljoen.

Digitalisatie van de aangifte voor de bpm

September 2024: [Kamerbrief](#) bij eindrapport over de digitalisering van de aangifte voor de bpm (zie tevens: [link](#)). Belangrijkste conclusies:

- Nieuw digitaal portaal vereenvoudigt de aangifte en vermindert administratieve lasten.
- Met name relevant voor importeurs en andere entiteiten die bpm aangeven bij voertuigregistraties.
- Maatregelen ontmoedigen kunstmatige verlaging bpm via taxatierapporten.
- Waarschijnlijk in de tweede helft van 2026 operationeel.

BPM

Een aanschafbelasting (eenmalig) als een autorijtuig of motorwiel wordt gekocht of geïmporteerd.

Belastingplichtige

- Belastingplicht - (her)inschrijving of gewijzigde inschrijving: Degene die de inschrijving, wijziging van de inschrijving of herinschrijving aanvraagt.
- Belastingplicht - gebruik van de weg: Degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft.

Tarief

Gedifferentieerde tarieven voor soorten personenauto's en motorrijwielen. Progressief tarief op basis van de CO₂-uitstoot.

Bijzonderheden

- Teruggaaf is sommige gevallen mogelijk.
- In een aantal situaties geldt een vrijstelling.

Vrachtwagenheffing

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Inwerkingtreding vrachtwagenheffing en uitvoeringsregeling

Februari 2026: Bij Koninklijk [besluit](#) van 16 februari 2026 is een deel van de Wet vrachtwagenheffing en de daarmee samenhangende wet- en regelgeving (waaronder de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels en relevante bepalingen uit het Belastingplan 2026) in werking getreden per 1 maart 2026, ter voorbereiding op de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026.

Voorkomen gelijktijdige heffing in de MRB

December 2025: In een [document van het ministerie van Financiën](#) wordt een wijziging toegelicht met betrekking tot een nihil tarief in de MRB voor vrachtwagens waarvan de toegestane maximum massa administratief is verlaagd naar 3,5 ton minder. Dit nihil tarief is bedoeld om een dubbele heffing van vrachtwagenheffingen en MRB te voorkomen.

Introductie vrachtwagenheffing

Juni 2025: [Voortgangsbrief invoering vrachtwagenheffing](#) (zie tevens: [link](#)).

Belangrijkste conclusies:

Met de komst van de vrachtwagenheffing wordt het heffen van het Eurovignet in Nederland beëindigd. Ook wordt de motorrijtuigenbelasting verlaagd tot het Europees minimum.

Tweede Kamer stemt in met wijziging Wet vrachtwagenheffing

April 2025: [Nieuwsbericht](#) over een wijziging van de Wet vrachtwagenheffing.

Belangrijkste wijzigingen:

- Tarieven zijn aangepast.
- Vrachtwagens met een lage CO₂-uitstoot, krijgen een hogere korting op het tarief.

Vrachtwagenheffing

Een nieuwe heffing voor binnen- en buitenlandse eigenaren van vrachtwagens in Nederland per gereden kilometer op bepaalde wegen.

Belastingplichtige

De eigenaar van een vrachtwagen van meer dan 3,5 ton (vrachtwagentype N2 of N3). Dit zullen veelal de transportbedrijven zijn.

Tarief

Het verwachte gemiddelde tarief per kilometer is EUR 0,186 (prijsspeil 2025).

Hoe lager de uitstoot en hoe lichter de vrachtwagen, hoe lager het tarief.

Bijzonderheden

- De geplande startdatum is 1 juli 2026. Op die datum stopt ook het Eurovignet in Nederland.
- Tegelijk met de invoering, gaat de MRB omlaag.
- In veel Europese landen geldt al een vrachtwagenheffing per gereden kilometer. De werking van het systeem in Nederland zal daarom aansluiten bij systemen van bijvoorbeeld Duitsland of België.
- Transportbedrijven kunnen via één aanbieder van toldiensten vrachtwagenheffing betalen, wat scheelt in de administratie.
- Aanbieder is nodig voor de betaling. On-board unit houdt de kilometers bij.
- Ontheffingen en vrijstellingen mogelijk.

Vliegbelasting

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE Belastingplan 2027

Uit de voorlopige inhoud van het [Belastingplan 2027](#) volgt dat via het wetsvoorstel Overige Fiscale Maatregelen 2027 de definitie van “eindbestemming” in de vliegbelasting wordt aangepast. De aanpassing maakt het mogelijk dat, wanneer er geen vervoersovereenkomst is, de eindbestemming van een passagier ook met een ander passend bewijsstuk kan worden aangetoond. Hierdoor hoeft niet in dergelijke gevallen het hoogste tarief te worden toegepast.

UPDATE Coalitieakkoord 2026

Januari 2026: In het [Coalitieakkoord](#) van 30 januari 2026 wordt ingezet op de introductie van een geharmoniseerde Europese vliegbelasting, ter vervanging van de huidige nationale tickettaks. Hoewel afschaffing van de nationale vliegbelasting niet expliciet is voorzien, ligt deze impliciet wel in de rede.

UPDATE Tarief 2026

Januari 2026: Per 1 januari bedraagt de vliegbelasting EUR 30,25 per passagier (2025: EUR 29,40). Deze jaarlijkse aanpassing vloeit voort uit de inflatiecorrectie zoals voorzien in de Wet belastingen op milieugrondslag.

Wet differentiatie vliegbelasting

December 2025: De Wet differentiatie vliegbelasting is aangenomen en [gepubliceerd](#). De eerder voorgestelde tarieven in het Belastingplan 2026 worden bevestigd en zullen per 1 januari 2027 gaan gelden.

November 2025: [Een amendement](#) is aangenomen over aparte tarieven voor passagiers en privévliegtoelagen. Per 1 januari 2030 worden in de Wet belastingen op milieugrondslag aparte tarieven ingevoerd voor passagiers die vertrekken vanaf een Nederlandse luchthaven met een vliegtuig dat beschikt over 19 of minder zitplaatsen.



Belastingplan 2026

September 2025: In het Belastingplan wordt [voorgesteld](#) om de vliegbelasting te differentiëren naar de afstand die wordt gevlogen. Dit zou per 1 januari 2027 moeten ingaan. Het tarief wordt bepaald aan de hand van de afstand tot de eindbestemming. Hier wordt de daadwerkelijke vliegafstand dus niet in meegenomen. Er wordt voorgesteld om drie categorieën te introduceren:

- A. Afstand tot hoofdstad is minder dan ongeveer 2.000 km met een tarief per passagier van EUR 29,40.
- B. Afstand tot hoofdstad is tussen de 2.000 en 5.500 km met een tarief per passagier van EUR 47,24.
- C. Afstand is meer dan ongeveer 5.500 km met een tarief per passagier van EUR 70,86.

Voor het Caribische gedeelte van het Koninkrijk geldt tarief A. Passagiers die alleen een transfer hebben worden uitgesloten.

UPDATE

Vliegbelasting

Een belasting per vertrekkende passagier vanaf een in Nederland gelegen luchthaven, ongeacht waar deze passagier naartoe vliegt. Per 1 januari 2027 zal wel onderscheid in het tarief worden gemaakt aan de hand van de afstand tot de eindbestemming.

Belastingplichtige

- De exploitant van een Nederlandse luchthaven (voorbeeld: Royal Schiphol Group).
- Voor luchtvaartmaatschappijen geldt een verplichting om de vliegbelasting te betalen die de exploitant aan hen in rekening brengt. Doorberekening kan plaatsvinden aan de consument (voorbeeld: KLM).

Tijdstip verschuldigdheid

Tijdstip van verschuldigdheid is het tijdstip van vertrek van de passagier met het vliegtuig.

Tarief

2026: EUR 30,25 per passagier (2025: EUR 29,40)

Bijzonderheden

- Slechts belasting verschuldigd over passagiers van twee jaar en ouder.
- Vrijstelling voor transferpassagiers.
- Tarief nog niet afhankelijk van de bestemming.
- Nog geen Europese overeenstemming (reden voor de nationale wet).

6. Duurzame brandstoffen

Kernenergie

Nederlandse kernenergie

UPDATE Relevante ontwikkelingen

- Oprichting van de Nucleaire Energie Organisatie Nederland ([NEO NL](#)). NEO NL is een staatsbedrijf dat verantwoordelijk wordt voor de bouw en exploitatie van kerncentrales in Nederland. In de [voorjaarsnota 2026](#) heeft hiervoor een overheveling plaatsgevonden van 94 miljoen euro uit het perceel Kernenergie naar de KGG-begroting. Het [doel](#) van NEO NL is het realiseren van de eerste twee kerncentrales.
- De [locatie van de kerncentrales](#) en de keuze voor de bouwer staan op dit moment nog niet vast. Na de zomer van 2026 zal de minister van KGG, in overleg met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), een voorlopig locatiebesluit nemen in de vorm van een ontwerp Voorkeursbeslissing.
- Bij de Tweede Kamer ligt een [wetsvoorstel](#) ter wijziging van de Kernenergiewet ten behoeve van bedrijfsduurverlenging van de kerncentrale Borssele, welke anders per 31 december 2033 moet sluiten.

Mei 2026

- Nederland en België bekrachtigen hun [plannen](#) om intensiever samen te werken op het gebied van kernenergie door het sluiten van een Memorandum of Understanding (**MoU**) tijdens het BENENUC26. De MoU regelt dat beide landen gaan werken aan intensievere kennisdeling en een bredere onderzoeksbasis.

April 2026

- Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat heeft een [marktconsultatie](#) gestart om inzicht te krijgen in de kansen en uitdagingen bij de financiering van projecten rondom *Small Modular Reactors* (**SMR's**), de behoefte aan en vormgeving van financiële ondersteuning in de voorbereidende fase en suggesties voor het beperken van mogelijke belemmeringen in latere projectfasen.

Jurisprudentie

- HvJ EU 4 juni 2015, [C-5/14](#)
- Een belasting op kernbrandstof (uranium) is toegestaan onder het EU-recht, omdat deze niet ziet op het verbruik van elektriciteit, maar op het gebruik van een productiemiddel, en daardoor buiten het geharmoniseerde accijns- en energiebelastingkader valt

Kernenergie wereldwijd

- De kernenergie neemt momenteel ongeveer 9% van de wereldwijde elektriciteitsproductie voor haar rekening, waarbij zo'n 440 reactoren in 31 landen elektriciteit opwekken. Daarnaast levert kernenergie meer dan 20% van alle CO₂-arme elektriciteit wereldwijd en vormt het de op één na grootste bron van laag-koolstofenergie.

Waterstof

Relevante ontwikkelingen

UPDATE

Energiebelasting

- Sinds 1 januari geldt een apart, vlak tarief voor het energetisch verbruik van zuivere waterstof binnen de energiebelasting. Het tarief is gelijkgesteld aan het tarief voor zakelijk elektriciteitsverbruik boven 10 miljoen kWh (i.e., het laagste tarief voor elektriciteit) en ligt daarmee lager dan het tarief voor aardgas.
- Bovendien geldt dat de vrijstelling voor elektriciteit gebruikt in elektrolytische processen ten behoeve van de productie, purificatie en compressie van waterstof per 2026 is uitgebreid.

Renewable Energy Directive III

IndustrieseCTOR

- Onder de RED III moeten *renewable fuels of non-biological Origin* (**RFNBO's**) minstens 42% van alle waterstof in de industrie uitmaken op korte termijn (2030), en 60% op langere termijn (2035).
- In april 2026 is het [wetsvoorstel](#) Wet jaarverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de industrie ingediend. In dit wetsvoorstel is een verplichting voor exploitanten van industriële installaties opgenomen om jaarlijks een oplopend percentage van hun eindenergieverbruik en niet-energetisch gebruik van waterstof in te zetten met hernieuwbare waterstofeenheden industrie (**HWI**).

Mobiliteitssector

- Op 1 januari 2026 is de brandstoftransitieplichting (**BTV**) in werking getreden na parlementaire goedkeuring in maart 2026. De BTV is de Nederlandse uitwerking van het vervoersonderdeel van RED III. Een belangrijke wijziging is de overgang van het systeem van hernieuwbare brandstofeenheden (**HBE's**) naar emissiereductie-eenheden (**ERE's**). Binnen de BTV geldt een afzonderlijk subdoel voor de inzet van RFNBO's in de mobiliteitssector, dat jaarlijks oploopt en per sector verschilt.

- Invulling van het RFNBO-doel kan volgens de REDIII op twee manieren. Ten eerste door (i) directe levering van RFNBO als brandstof aan voertuigen, schepen en vliegtuigen, waarvoor een aparte eenheid bestaat (**ERE-R**) en (ii) indirect via de inzet van hernieuwbare waterstof in raffinaderijen voor de productie van conventionele brandstoffen en biobrandstoffen, ter vervanging van grijze waterstof. Hiervoor worden raffinagereductie-eenheden verstrekt (**RARE's**).

Carbon Border Adjustment Mechanism

- Per januari 2026 zijn de regels omtrent CBAM inwerking getreden. Naast onder meer ijzer, staal, aluminium, cement, kunstmest en elektriciteit valt waterstof onder de reikwijdte van het CBAM, waardoor importeurs van waterstof te maken krijgen met zowel rapportage- als afdrachtverplichtingen.
- Importeurs van waterstof moeten betalen voor de ingebedde CO₂-uitstoot van de ingevoerde waterstof door CBAM-certificaten aan te schaffen en in te leveren.

Waterstof

- Waterstof kan een belangrijke rol spelen in de verduurzaming van de energievoorziening in Nederland. Waterstof is een gasvormige energiedrager, welke kan worden geproduceerd door middel van elektrolyse gebruikmakend van elektriciteit en water. Dit maakt het mogelijk een brandstof te maken met een hoge energiedichtheid uit hernieuwbare bronnen. Bij verbranding komt deze energie weer vrij. Dat maakt waterstof geschikt als alternatieve brandstof voor industrie, mobiliteit en warmteopwekking.
- De bron waaruit waterstof wordt geproduceerd geeft het zijn kleur. Groene waterstof wordt geproduceerd via elektrolyse met hernieuwbare elektriciteit. Blauwe waterstof wordt geproduceerd uit aardgas, waarbij een groot deel van de vrijkomende CO₂ wordt afgevangen en opgeslagen of gebruikt. Grijze waterstof wordt geproduceerd uit aardgas zonder afvang van CO₂.



7. Grondstoffen, afval en recycling

Afvalstoffenbelasting

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

Belastingplan 2026

September 2025: De Nederlandse regering stemde aanvankelijk in met de invoering van een 'circulaire plasticheffing' voor 2027. Vanwege de verwachte weglekeffecten werd duidelijk dat de begrotingsdoelstelling van de heffing niet gehaald kon worden en dat de heffing slecht een beperkte stimulans voor de circulaire economie zou opleveren. De regering heeft daarom besloten de heffing niet in te voeren. De volgende voorstellen uit het Belastingplan zijn aangenomen om de afvalstoffenbelasting te wijzigen en zo de budgettaire derving van de circulaire plasticheffing op te vangen:

- Het afschaffen van de vrijstelling voor zuiveringslip.
- Het algemene tarief voor de afvalstoffenbelasting wordt verhoogd van EUR 39,70 per ton afval tot EUR 90,21 per ton afval in 2028. Dit tarief moet uiteindelijk per 2035 een structureel tarief van EUR 113,81 per ton afval bereiken.

Evaluatie afvalstoffenbelasting

- De afvalstoffenbelasting is in de tweede helft van 2024 [geëvalueerd](#). Hierbij is bekeken hoe doeltreffend en doelmatig de huidige maatregel is.
 - Doeltreffendheid: De afvalstoffenbelasting is zeer effectief in het genereren van inkomsten voor het rijk. Daarnaast heeft de afvalstoffenbelasting in enige mate bijgedragen aan de preventie van afvalproductie door bedrijven en huishouden.
 - Doelmatigheid: Op basis van informatie en interviews kan worden geconcludeerd dat de afvalstoffenbelasting een financieel doelmatig instrument is. Voor de andere beleidsdoelen, zoals het stimuleren van een circulaire economie en het reduceren van CO₂-emissies, kan er minder eenduidig worden gezegd of de regeling doelmatig is, vanwege de indirecte doorwerking van de afvalstoffenbelasting.
- De evaluatie geeft aanleiding om de komende jaren door te blijven gaan met de afvalstoffenbelasting.

Rechtbankuitspraak met wetswijziging als gevolg

Mei 2024: Rechtbankuitspraak Rechtbank Noord-Nederland

- Op [16 mei 2024](#) heeft de Rechtbank Noord-Nederland een uitspraak gedaan over de vraag of er een recht bestaat op vermindering van de afvalstoffenbelasting voor een gedeelte van het gewicht CO₂ die de inrichting via de schoorsteen verlaat bij verbranding op basis van [art. 27 lid 1 Wet belastingen op milieugrondslag](#).
- De Rechtbank geeft in haar uitspraak aan dat de grammaticale uitleg van art. 27 lid 1 Wet belastingen op milieugrondslag voor de belastingvermindering geen uitzondering opneemt in de vorm van CO₂ die de inrichting via de schoorsteen verlaat. Eiseres wordt in het gelijkgesteld en krijgt de vermindering.
- De wetgever reageert op deze uitspraak met een [wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag](#) en voegt aan de uitzonderingen voor de belastingvermindering in art. 27 lid 1 ook “stoffen die na verbranding via de schoorsteen de inrichting verlaten” toe.

De Omgevingswet

Januari 2024: De omgevingswet treedt in werking

- [De Omgevingswet](#) stelt in artikel 5.1 lid 2 dat het verboden is om milieubelastende activiteiten te verrichten zonder een omgevingsvergunning.
- Inrichtingen die belastingplichtig zijn voor de Afvalstoffenbelasting worden in artikel 22 sub f [Wet belastingen op milieugrondslag](#) gedefinieerd als een terrein waar op grond van een of meer omgevingsvergunningen voor een milieubelastende activiteit, afvalstoffen mogen worden verwijderd.
- Hiermee wordt de Afvalstoffenbelasting gekoppeld aan de Omgevingswet en is er alleen sprake van een belastingplicht wanneer er een milieubelastende activiteit plaatsvindt.
- Milieubelastende activiteiten worden vastgelegd in het Besluit activiteiten leefomgeving.

Afvalstoffenbelasting

De belasting wordt geheven op het storten en verbranden van afvalstoffen. Het doel is om recycling te stimuleren en milieubelastende afvalverwerking te voorkomen.

Belastingplichtige

Belastingplichtigen zijn exploitanten van inrichtingen waar afval wordt gestort of verbrand. Meer specifiek betekent dit:

- Inrichtingen die afvalstoffen ontvangen om te storten of verbranden.
- Inrichtingen die zelf afvalstoffen storten of verbranden binnen hun terrein.
- Inrichtingen die afvalstoffen exporteren naar het buitenland om daar te worden gestort of verbrand.

Tijdstip verschuldigdheid

De belastingplicht ontstaat zodra de afvalstoffen worden verwerkt. Belastingplichtige moet dan aangifte doen.

Tarief

2026: EUR 40,85 per ton.

Bijzonderheden

- Voor het injecteren van CO₂ is geen belasting verschuldigd.
- Storten van baggerspecie is vrijgesteld.

Afvalbeheerbijdrage

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

Enkele tarieven zijn in 2026 aangepast

- Verpact, de beheerder van de afvalbeheerbijdrage, heeft de tarieven voor aluminium en drankkartons verhoogd.
- De opslag voor Single Use Plastic (SUP) verpakkingen is verlaagd van € 2,300 naar € 2,100 per 1.000 stuks.

Afvalbeheerbijdrage

De afvalbeheerbijdrage is een verplichte heffing die producenten en importeurs betalen om de kosten van inzameling, recycling en verwerking van verpakkingen te financieren.

Wie moet de bijdrage betalen?

Elke in Nederland gevestigde natuurlijke persoon of rechtspersoon, die:

1. producten in een verpakking in de handel brengt;
2. beroepsmatig producten in een verpakking invoert;
3. beroepsmatig een ander opdracht geeft de verpakking van producten te voorzien van zijn naam, logo of merkteken;
4. een verpakking in de handel brengt die is bestemd om bij het aan de gebruiker ter beschikking stellen van producten daaraan te worden toegevoegd;

alsmede elke in het buitenland gevestigde natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreeks producten in een verpakking verkoopt aan consumenten in Nederland door overeenkomsten op afstand.

Verpakkingen

Verpakkingen zijn, uitzonderingen daargelaten, alle producten, vervaardigd van materiaal van welke aard ook, die kunnen worden gebruikt voor het insluiten, beschermen, verladen, afleveren en aanbieden van andere producten, van grondstoffen tot afgewerkte producten, over het gehele traject van producent tot gebruiker of consument.

Grondslag

Producenten en importeurs zijn de afvalbeheerbijdrage verschuldigd over de gewichtshoeveelheid verpakkingen per kalenderjaar, het aantal verpakkingen per kalenderjaar, of een combinatie hiervan. Producenten en Importeurs die in een bepaald kalenderjaar onder de heffingsvrije drempel van 50.000 kilogram verpakkingen blijven zijn in principe geen Afvalbeheerbijdrage verschuldigd. Deze heffingsvrije drempel kan tevens als pro rata korting in aanmerking worden genomen.



Heffing op plastic

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

De plastictoeslag is afgeschaft

- Uit een recente evaluatie blijkt dat de plastictoeslag niet overal effectief en duidelijk genoeg is om het gebruik van wegwerpplastic tegen te gaan.
- In de Tweede Kamer is een [motie aangenomen](#) om de meerprijs op wegwerpbekers en -bakjes af te schaffen. De meerprijs is per 1 januari 2026 afgeschaft.

Verwachte wijzigingen of ontwikkelingen

Andere maatregelen benodigd

Ondanks de afschaffing van de plastic toeslag, zijn er andere Nederlandse maatregelen nodig om aan de Europese verplichting rondom wegwerpplastic te voldoen. Nederland heeft deze verplichting vertaald naar het [doel](#) om in 2026 een reductie van 40% van het gebruik van wegwerpbekers en -bakjes te bereiken ten opzichte van 2022.

Plastictoeslag

Sinds 2023 gold er in Nederland een verlichte meerprijs op wegwerpbekers en -bakjes die geheel of gedeeltelijk uit plastic bestaan. De maatregel is bedoeld om het gebruik van wegwerpplastic te verminderen en hergebruik te stimuleren.

De toeslag geldt voor producten die worden meegegeven bij afhalen of bezorgen, zoals in supermarkten, snackbars en koffiezaken. Voor consumptie op locatie zijn plastic wegwerpbekers en -bakjes sinds 1 januari 2024 verboden.

De meerprijs is per 1 januari 2026 afgeschaft.

Tarief

Een verkoper kon zelf bepalen wat er werd betaald voor een wegwerpbeker of -bakje. De overheid gaf als richtlijn:

- EUR 0,05 voor voorverpakte groente, fruit, noten en portieverpakkingen;
- EUR 0,25 voor een beker;
- EUR 0,50 voor een maaltijd.

8. Olie, gas en kolen

Staatswinsttaandeel, cijns en oppervlakterechten

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Sectorakkoord gaswinning in de energietransitie: Hoofdstuk gaswinning op land

Januari 2026: [Aanvullende afspraken](#) over gaswinning op het land die voortkomen uit het Sectorakkoord gaswinning in de energietransitie van april 2025. Het betreft specifiek de uitwerking van artikel 10 uit dat akkoord. Afgesproken is dat er meer duidelijkheid komt over waar en wanneer nog gaswinning plaatsvindt, dat bewoners en lokale bestuurders vooraf kunnen meedenken en hun zorgen kunnen inbrengen, en dat regio's waar gaswinning plaatsvindt meedelen in de opbrengsten. Ook wordt het vergunningsproces beter op elkaar afgestemd.

Sectorakkoord gaswinning in de energietransitie

April 2025: [Convenant](#) tussen Ministerie van Klimaat en Groene Groei, EBN en ElementNL met als doel een stabiel investeringsklimaat en voorspelbaar beleid voor de gaswinning op (met name) de Noordzee. Onderdelen zijn o.a.:

- Ministerie van KGG verkent mogelijkheid deelname EBN tot 85% in opsporing.
- Ministerie van KGG gaat met sector en Ministerie van Financiën onderzoeken of vrijval ontmantelingsvoorziening bij overdracht winningsvergunning voorkomen of uitgesteld kan worden.

Staatswinsttaandeel

Een heffing over de winst behaald door houders van een winningsvergunning voor olie en gas.

Tarief

50% (met een credit voor de verschuldigde Vpb)

Cijns

Een heffing over de omzet behaald met de verkoop van olie en gas door houders van een winningsvergunning voor olie en gas.

Tarief

Een tarief tussen de 0% en 7% van de omzet. Voor offshore vergunningen geldt een tarief van 0%.

Oppervlakterecht

Een heffing voor houders van een opsporingsvergunning of winningsvergunning voor olie en gas.

Tarief

Een vast bedrag per km² vergunningsgebied.

Tijdelijke solidariteitsbijdrage (SDB)

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

Inventarisatie overwinsten energiesector

UPDATE

April 2026: [Brief](#) Minister van Financiën van 20 april 2026 betreffende Acties Weerbaarheid Energieschok:

- Aanvullende belasting op overwinsten kan op juridisch, uitvoeringstechnisch en economisch vlak onwenselijk en complex zijn. De solidariteitsbijdrage heeft tot veel juridische procedures geleid; van de gebudgetteerde raming van ca. EUR 3,2 miljard (tezamen met de cijns) wordt bijna 85% via juridische procedures bestreden ([Bijlage 4](#)).

UPDATE

Verwachte jurisprudentie

Hof van Justitie EU

[Volledig overzicht](#)

- **December 2022:** Aanhangige procedures bij het Gerecht (EU): Verzoek tot nietigverklaring van de aan de SDB onderliggende Verordening (EU) 2022/1854 wegens de mogelijk onjuiste rechtsgrondslag (art.122 VWEU) en strijd met het eigendomsrecht, legaliteit en rechtszekerheid door de terugwerkende kracht van de maatregel (zaken [T-803/22](#) en [T-775/22](#)).
- **Augustus 2024:** Prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie: Prejudiciële vragen gesteld door de High Court (Ierland) over de rechtsgrondslag en geldigheid van de verordening, de mogelijke strijd met het eigendomsrecht en de impact van de terugwerkende kracht van de verordening op de EU-rechtsbeginselen van legaliteit en rechtszekerheid ([zaak C-533/24](#)).
- **Juni 2026:** Zitting ingepland inzake de rechtsgeldigheid van de Verordening: De [gerechtelijke rol](#) van het Hof van Justitie EU vermeldt een (samengevoegde) mondelinge behandeling in de zaken C-153/25 (Acea Produzione e.a.), C-358/24

(Varo Energy Belgium) en C-533/24 (Vermilion Energy Ireland), waarin in alle drie de procedures de geldigheid van de Verordening centraal staat. De mondelinge behandeling zal plaatsvinden op 9 juni 2026 voor de Grote Kamer van het Hof van Justitie.

Solidariteitsbijdrage

Eenmalige belasting op overwinsten behaald in 2022, gericht op ondernemingen actief in de olie-, gas-, kolen- en raffinagesectoren. Onder overwinst wordt verstaan het gedeelte van de winst dat uitgaat boven 120% van de referentiewinst, zijnde de gemiddelde belastbare winst over de vier boekjaren voorafgaand aan het bijdragejaar.

Belastingplichtige

Entiteiten onderworpen aan vennootschapsbelasting waarvan ten minste 75% van de omzet voortkomt uit de winning van koolwaterstoffen, mijnbouw, raffinage van aardolie of vervaardiging van cokesovenproducten.

Tarief

33% van de overwinst.

Bijzonderheden

- De SDB vindt haar oorsprong in Verordening (EU) 2022/1854 van de Raad van de Europese Unie van 6 oktober 2022.
- Geheven naast de reguliere vennootschapsbelasting.
- De solidariteitsbijdrage wordt berekend over het bijdragejaar, gedefinieerd als elk boekjaar dat aanvangt in het kalenderjaar 2022.
- Geen onderscheid tussen binnenlandse omzet en buitenlandse omzet.

Kolenbelasting

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

Brief Staassecretaris van Financiën

December 2025: [Brief](#) Staatssecretaris van Financiën:

- Het afschaffen van de vrijstelling voor duaal en non-energetisch gebruik van kolen per 2027 raakt met name de staalproductie.

Publicatie Uitfaseerplan fossiele brandstofsubsidies

Oktober 2025: Publicatie van het Uitfaseerplan fossiele brandstofsubsidies:

- Het afschaffen van de vrijstelling kent enerzijds een budgettair motief, en dient anderzijds als aanvullende stok achter de deur voor het uitfaseren van kolengebruik in Nederland.
- De vrijstelling voor het gebruik van kolen bij elektriciteitsopwekking kent als achtergrond het voorkomen van dubbele belasting op elektriciteit. Afschaffing is niet nodig nu de regeling per 2030 feitelijk buiten werking wordt gesteld als het wettelijk verbod op gebruik van kolen bij elektriciteitsproductie in gaat.

Belastingplan 2025

December 2024: [Publicatie](#) van het Belastingplan 2025. Belangrijkste aandachtspunten:

- De vrijstellingen voor zowel duaal gebruik van kolen als non-energetisch gebruik van kolen worden per **1 januari 2027** afgeschaft.
- Het vervallen van de vrijstellingen treft met name de ijzer- en staalindustrie en cokesfabrieken.
- Doelstelling: vereenvoudiging van het belastingstelsel en aanvullende borging voor de uitfasering van kolengebruik in de industrie.
- Naar verwachting zal de afschaffing leiden tot een meerjarige opbrengst van ca. EUR 84 miljoen per jaar.
- De vrijstelling voor energetisch gebruik van kolen blijft van toepassing.

Wet verbod op kolen bij elektriciteitsproductie

September 2021: Wet verbod op kolen bij elektriciteitsproductie:

Gefaseerd verbod op het gebruik van kolen als brandstof voor de productie van elektriciteit in Nederland. Voor centrales met een elektrisch rendement van 44% of meer geldt het verbod vanaf **1 januari 2030**. Het verbod geldt voor centrales met een lagere efficiëntie vanaf **1 januari 2025**.

Kolenbelasting

Belasting over de invoer van kolen vanuit een derde land en de uitslag (vervoeren, opslaan en verbruiken) van bruinkool, cokes, steenkool en van steenkool afgeleide brandstoffen.

Belastingplichtige

In het geval van uitslag wordt de belasting geheven van de vergunninghouder van de inrichting. Bij invoer van kolen, degene die aangifte doet voor de invoer van de goederen (douaneschuldenaar).

Tarief

2024: EUR 18,10 / 1.000 kg

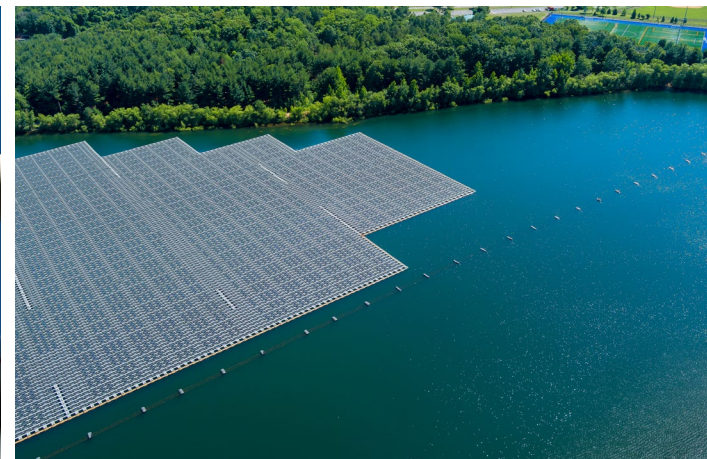
2025: EUR 18,32 / 1.000 kg

2026: EUR 18,85 / 1.000 kg

Bijzonderheden

- Vrijstelling van belasting voor de uitslag en invoer van kolen die worden gebruikt anders dan als brandstof (non-energetisch).
- Vrijstelling van belasting voor de uitslag en invoer van kolen die worden gebruikt voor elektriciteitsopwekking (energetisch).
- Vrijstelling van belasting voor de uitslag en invoer van kolen die duaal worden gebruikt.

De vrijstelling van belasting voor energetisch gebruik van kolen is in de periode 2013 tot en met 2015 niet van toepassing geweest.



9. Gebouwde omgeving

Wet waardering onroerende zaken (WOZ)

Recente wijzigingen of ontwikkelingen

UPDATE

Taxatiewijzer duurzame energie

Oktober 2025: WOZ-datacenter publiceert [jaarlijkse taxatiewijzer](#):

- De taxatiewijzer heeft betrekking op o.a. het taxeren van windturbines, zonneparken.
- Informatie over te hanteren functionele levensduur, restwaarde en andere kengetallen.
- Een uitgestelde aansluiting wegens netcongestie kan reden zijn om een installatie tijdelijk functioneel te corrigeren.

Rapport verruiming WOZ-tijdvak

Mei 2025: [Rapport](#) gevolgen en mogelijkheden van een tweejaarlijkse herwaardering.

Belangrijkste conclusies:

- Argumenten voor handhaving van een jaarlijks WOZ-tijdvak, zoals hogere acceptatie door belanghebbenden, het voorkomen van schoksgewijze aanpassingen en de continuïteit van het uitvoeringsproces wegens zwaarder dan de (mogelijke) vermindering van werkdruk voor gemeenten.
- De Vereniging van Nederlandse Gemeenten blijft vasthouden aan de jaarlijkse herwaardering van onroerende zaken.

UPDATE Recente jurisprudentie en beleid**Hoge Raad**

- **Februari 2026:** [Hoge Raad](#) oordeelt dat de waarde van een onroerende zaak in beginsel wordt gesteld op de gecorrigeerde vervangingswaarde. De partij die een beroep doet op een afwijking van de richtsnoeren in de Taxatiewijzer, terwijl zij de Taxatiewijzer als uitgangspunt voor het desbetreffende aspect van de waardering heeft aanvaard, moet de gronden daarvoor stellen en bij betwisting aannemelijk maken. Indien die partij de belanghebbende is, vormt dit een uitzondering op de regel dat de bewijslast voor de WOZ-waarde in eerste instantie op de heffingsambtenaar rust. In casu heeft belanghebbende steeds de uitgangspunten van de Taxatiewijzer betwist, waardoor de bewijslast op de heffingsambtenaar blijft rusten.
- **Januari 2026:** [Hoge Raad](#) oordeelt dat een PV-installatie op dak (middels opstalrecht gescheiden) een zelfstandig gebouwd eigendom is, en als apart WOZ-object moet worden aangemerkt.
- **September 2025:** [Hoge Raad](#) verklaart het cassatieberoep ongegrond en oordeelt dat voor de beoordeling of twee eigendommen binnen een bedrijf voor de WOZ een samenstel vormen, niet alleen een organisatorische samenhang bepalend is, maar ook bijvoorbeeld geografische omstandigheden:
 - Dat organisatorische samenhang doorslaggevend zou zijn, berust op een verkeerde lezing van het Schiphol-arrest (BNB 2003/270).
 - Samenstelvorming moet worden beoordeeld door alle omstandigheden van het geval in onderlinge samenhang in ogenschouw te nemen. Dit betreft naast organisatorische samenhang ook de geografische samenhang, de afstand tussen de eigendommen, de mogelijkheid van afzonderlijke verkoop en gebruik, de uiterlijke kenmerken en voor de derden waarneembare samenhang.
- **Mei 2025:** [Hoge Raad](#) casseert hof oordeel over invloed ontmantelingskosten gaswinningsinstallatie op WOZ-waarde:
 - In het geval dat op een eigenaar van een onroerende zaak de verplichting rust om na beëindiging van activiteiten een zaak te verwijderen, dient beoordeeld te worden welke invloed die ontmantelingsverplichting uitoefent op waarde van de onroerende zaak.

- Bij de bepaling van gecorrigeerde vervangingswaarde van een zaak mag rekening gehouden worden met een waardedaling van (buiten aanmerking te laten) werktuigen in het geval dat een gebouw specifiek is afgestemd op een installatie waarop de werktuigenuitzondering van toepassing is.

Parket bij de Hoge Raad

- **April 2025:** [Conclusie](#) A-G Pauwels werktuigenvrijstelling niet van toepassing op PV-installatie:
De advocaat-generaal concludeert dat de PV-installatie die op het dak van een distributiecentrum is geplaatst op zichzelf als gebouwd eigendom is aan te merken en daarom als geheel niet onder de werktuigenvrijstelling kan vallen.

Gerechtshoven

- **Januari 2026:** [Gerechtshof 's-Hertogenbosch](#) oordeelt dat de inspecteur gebonden is voor de energiebelasting aan te sluiten bij de door de heffingsambtenaar afgegeven WOZ-beschikkingen onder – thans verouderd – destijds geldend beleid.
- **Juni 2024:** [Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden](#) oordeelt dat een drijvend zonnepark een roerende zaak is:
Drijvend zonnepark is blijkens zijn constructie bestemd om te drijven en is daarom te beschouwen als een schip. Of het zonnepark daadwerkelijk wordt gebruikt als verkeers- of vervoersmiddel dan wel in hoeverre het is bestemd om langere tijd ter plaatse te blijven, is niet relevant.
- **December 2021:** Gerechtshof 's-Hertogenbosch [oordeelt](#) over de waarde in het economisch verkeer van de ondergrond van windturbines:
 - De bestemming “windturbine” heeft invloed op de waarde van de onderliggende grond.
 - Voor de waardebepaling moet aansluiting worden gezocht bij de contante waarde van betaalde retributies voor het opstalrecht van de grond.

Rechtbanken

Juni 2023: Rechtbank Noord-Nederland [oordeelt](#) over cultuurgrondvrijstelling in WOZ voor zonnepark:

- Het zonnepark is op palen geplaatst, waardoor schapen onder de panelen kunnen grazen. Het grazen op de ondergrond wordt als agrarische exploitatie aangemerkt, waardoor de grond onder de cultuurgrondvrijstelling valt.
- Waarde van de cultuurgrond wordt niet meegenomen in de WOZ-waarde van de onroerende zaak.

Kennisgroep

December 2024: [Kennisgroepstandpunt](#) afschrijvingsbeperking bij zonnepanelen:

- Een zonnepaneleninstallatie op een dak waarvoor een afzonderlijk opstalrecht is gevestigd en uitsluitend stroom levert aan het net voor rekening en risico van de opstaller, kwalificeert niet als gebouw. Fiscale afschrijvingsbeperking niet van toepassing.
- De Wet WOZ is wel van toepassing op zonnepaneleninstallaties.

Wet waardering onroerende zaken (WOZ)

Op basis van de Wet WOZ wordt een waarde toegekend aan onroerende zaken, zoals windmolens, zonneparken en elektriciteitscentrales. Deze waarde heeft gevolgen voor (onder andere) de energiebelasting, de gemeentelijke heffingen, waterschapshellingen en de fiscale afschrijving van bedrijfsgebouwen.

Belanghebbende

De natuurlijke persoon of rechtspersoon die het genot heeft van een onroerende zaak krachtens eigendom, bezit of beperkt recht.

Bijzonderheden

- De WOZ-waarde wordt gesteld op de waarde in het economisch verkeer in vrij opleverbare staat, dan wel de hogere vervangingswaarde van de zaak.
- Jaarlijkse afschrijving op gebouwen is beperkt tot het bedrag waarmee de boekwaarde de WOZ-waarde overtreft.
- Waarderingsuitzondering voor werktuigen die niet als gebouwde eigendommen zijn aan te merken en die van een onroerende zaak kunnen worden afgescheiden zonder beschadiging van betekenis (werktuigenuitzondering). Bij de bepaling van de waarde van een onroerende zaak wordt de waarde van uitgezonderde werktuigen buiten aanmerking gelaten.

B. Europese ontwikkelingen

1. Net Zero Industry Act

Wat is de Net Zero Industry Act (NZIA)?

- **Artikel 1 NZIA:** Het algemene doel van de verordening is de werking van de interne markt te verbeteren door een kader vast te stellen om de toegang van de Unie tot een zekere en duurzame levering van nettonultechnologieën te waarborgen. Hierbij is het vooral belangrijk dat de productiecapaciteit van deze technologieën en de toeleveringsketens van die technologieën worden opgeschaald. Dit zou bij moeten dragen aan de verwezenlijking van klimaatdoelstellingen van de Unie en de doelstelling inzake klimaatneutraliteit.
- **Artikel 3 en 4 NZIA:** In artikel 4 is een lijst met nettonultechnologieën opgenomen. In dit artikel is bepaald dat nettonultechnologieën de eindproducten of specifieke componenten zijn van de technologieën zoals neergelegd in artikel 4, of specifieke machines die voor de productie van deze technologieën worden gebruikt. Nettonultechnologieën kunnen in het algemeen beschreven worden als technologieën die bijdragen aan het bereiken van netto-nul uitstoot van broeikasgassen.
- **Artikel 20 NZIA:** Per 2030 moet een jaarlijkse injectiecapaciteit van ten minste 50 miljoen ton CO₂ in niet met tertiaire winning van koolwaterstoffen gecombineerde opslaglocaties beschikbaar zijn voor de markt. Deze injectiecapaciteit kan worden gebruikt voor het injecteren van afgevangen CO₂ van de industrie. Alle opslaglocaties moeten worden ontworpen om ten minste vijf jaar te worden geëxploiteerd.
- **Artikel 23 NZIA:** Entiteiten binnen de Europese Unie die een vergunning hebben voor de productie of exploratie van olie of gas, zijn verplicht een individuele bijdragen te leveren aan het doel van 50 miljoen ton CO₂. De individuele bijdrage wordt bepaald op basis van het aandeel van de entiteiten in de productie van olie en gas in de Unie van **1 januari 2020 tot en met 31 december 2023**.





Relevante data

- De NZIA werd door de Europese Commissie [aangekondigd](#) op 16 maart 2023. Er werd ook een [Q&A](#) gepubliceerd.
- De NZIA is op 29 juni 2024 in werking getreden.
- Per 2030 moet CO₂-injectiecapaciteit voor het eerst beschikbaar worden gesteld door olie- en gasproducenten met een vergunning.

UPDATE

Ontwikkelingen (Europees en Nederlands)

2027: [Nederland](#) is voornemens om per 2027 uitvoeringswetgeving voor de NZIA in te voeren. Naar verwachting zal hierin de praktische uitwerking van de NZIA worden opgenomen.

2026: De Europese Commissie heeft haar eerste [voortgangsrapport](#) gepubliceerd over de voortgang richting de EU-doelstelling van 50Mton jaarlijkse CO₂-injectiecapaciteit in 2030. De belangrijkste bevindingen die hieruit volgen:

- Drie opslaglocaties beschikken al over een vergunning: Porthos in Rotterdam, Greensand in de Deense Noordzee en Prinos in de Egeïsche zee.
- Nog minimaal zeven extra locaties worden de komende jaren verwacht, met een gezamenlijke injectiecapaciteit van 19 Mton/jaar.
- Het 2030-doel van 50 Mton is volgens de Commissie haalbaar, mits de olie- en gasproducenten vaart maken met de ontwikkeling van nieuwe opslaglocaties.

Inhoud

Doel Verordening

De Net Zero Industry Act heeft als doel de Europese productiecapaciteit voor netto-nultechnologieën en hun essentiële componenten te versterken. De Verordening pakt belemmeringen aan voor het opschalen van de productie in Europa en beoogt de concurrentiekracht van de sector voor netto-nultechnologieën te vergroten, investeringen aan te trekken en de markttoegang voor schone technologieën binnen de EU te verbeteren. Dit draagt bij aan de transitie naar schone energie en versterkt de energiezekerheid van de EU.

In cijfers

- De Verordening stelt als doel dat tegen 2030 ten minste 40% van de jaarlijkse uitrolbehoefte van de EU aan netto-nultechnologieën binnen de EU wordt geproduceerd.
- De Verordening stelt als doel dat tegen 2030 een interne markt voor CO₂-opslagservices wordt gecreëerd. Hiervoor wordt een doelstelling op EU-niveau vastgesteld, met een verplichte jaarlijkse CO₂-opslagcapaciteit van minimaal 50 miljoen ton.

UPDATE **2026:** De Europese Commissie heeft een [Uitvoeringsverordening](#) gepubliceerd waarin minimumeisen inzake milieuduurzaamheid voor openbare aanbestedingsprocedures voor bepaalde nettonultechnologieën zijn opgenomen. Daarnaast heeft de Commissie een voorstel gepubliceerd genaamd [The Industrial Accelerator](#) (IAA) die belangrijke wijzigingen aan de NZIA voorstelt, ter bevordering van de industriële capaciteit en decarbonisatie in strategische sectoren.

UPDATE **2025:** De Europese Commissie heeft een [gedelegeerde verordening](#) gepubliceerd ter aanvulling van de NZIA waarin identificatie- en berekeningsregels zijn opgenomen die van toepassing zijn op de Europese olie- en gasproducenten die in 2030 CO₂-injectiecapaciteit moeten aanbieden. Daarnaast heeft de Europese Commissie een [lijst gepubliceerd](#) met daarop de vergunninghouders die op grond artikel 23 NZIA moeten bijdragen aan de CO₂-injectiecapaciteit van de Europese Unie. In deze lijst is ook opgenomen wat de bijdrage per vergunninghouder is aan het Europese CO₂-injectiedoel.

UPDATE **Overzicht aanhangige zaken**

In oktober 2025 zijn meerdere zaken aanhangig gemaakt bij het gerecht door olie- en gasproducenten die onder de NZIA-verordening verplicht zijn om per 2030 CO₂-capaciteit beschikbaar te stellen. De vorderingen strekken primair tot nietigverklaring van Commissiebesluit (EU) 2025/1479 en de Gedelegeerde Verordening (EU) 2025/1477. Tevens wordt er om ongeldigverklaring van de NZIA-verordening gevraagd.



2. Fit for 55-package

EU ETS-herziening

Wat is de EU ETS herziening?

- De EU ETS-herziening is een verplichte evaluatie van het bestaande Europese emissiehandelssysteem. Op basis van het '*evaluate first principle*' moet voordat er aanpassingen worden gedaan, eerst een grondige evaluatie plaatsvinden van de effectiviteit van de huidige regels.
- De [herziening van 2026](#) richt zich op het bestaande EU ETS-1 en de Market Stability Reserve (MSR). Dit gebeurt op basis van specifieke artikelen in de ETS-richtlijn. De ETS-richtlijn bevat meerdere herzieningsclausules met betrekking tot EU ETS-1, om mogelijke aanpassingen te beoordelen voor luchtvaart, maritiem vervoer en stationaire installaties.
- De geplande herziening van het EU ETS in 2026 betreft een grondige evaluatie en mogelijke aanpassing van het systeem.
- De ETS-richtlijn werd eerder in 2023 herzien als onderdeel van het 'Fit for 55'-pakket, waarmee de milieudoelstellingen zijn aangescherpt en koolstofbeprijzing is uitgebreid naar nieuwe sectoren van de economie.

Relevante data

- De Europese Commissie heeft in april 2025 een [openbare consultatie](#) gestart om input te verzamelen van burgers, bedrijven en andere belanghebbenden. Deze consultatie liep tot **8 juli 2025**.
- De herziening moet uiterlijk juli 2026 klaar zijn. In het werkprogramma 2026 heeft de Europese Commissie aangekondigd dat zij tegen juli 2026 met een herzieningsvoorstel komt voor de EU ETS-richtlijn.
- Het nieuwe ETS2-systeem (voor gebouwen, wegvervoer en kleine industrie) wordt niet meegenomen - dat wordt pas in 2031 geëvalueerd.

Doel herziening

- De doelstelling van de herziening van het EU ETS is om de klimaatambities van de Europese Unie te versterken in het kader van het Fit-for-55-pakket.
- Bepaalde aspecten van het EU ETS worden herzien om ervoor te zorgen dat het systeem op kostenefficiënte wijze blijft bijdragen aan het algehele doel van klimaatneutraliteit in 2050, waarbij alle sectoren een bijdrage moeten leveren aan de klimaatdoelstellingen van de EU.

Ontbossingsverordening (EUDR)

UPDATE Tijdlĳn, belangrijke momenten

De toepassing van de ontbossingsverordening (EUDR) is op 26 december 2025 opnieuw uitgesteld met één jaar. De volgende data zijn relevant

- **30 december 2026:** Van toepassing op gelden voor grote- en middelgrote ondernemingen, downstreammarktd deelnemers en alle marktd deelnemers die relevante houtproducten importeren (ongeacht de omvang van de onderneming).
- **30 juni 2027:** Van toepassing op natuurlijke personen en micro- en kleine ondernemingen voor overige relevante producten.

UPDATE Recente wijzigingen en ontwikkelingen

Op 19 december 2025 is [Verordening 2025/2650](#) gepubliceerd met de volgende belangrijke wijzigingen:

- Nieuwe categorieën marktd deelnemers:
 - Primaire micro- en kleine marktd deelnemers: een natuurlijke persoon, of een onderneming die ten minste twee van de volgende drie criteria, die verband houden met zijn activiteiten met relevante grondstoffen en producten, gedurende het boekjaar niet overschrijdt:
 1. een balanstotaal van 5 miljoen euro;
 2. een netto-omzet van 10 miljoen euro;
 3. een personeelsbestand van 50.
 en die is gevestigd in een laag risico aangemerkt land, en die de relevante grondstoffen of producten, kortheidshalve, zelf heeft verkregen door middel van oogst, teelt en dergelijke;
 - Downstreammarktd deelnemer: een natuurlijke of rechtspersoon die relevante producten, die vergezeld gaan van een zorgvuldigheidsverklaring of vereenvoudigde aangifte, in de handel brengt of uitvoert.

- Verlaagde frequentie voor het indienen van zorgvuldigheidsverklaring voor marktd deelnemers en nieuwe vereenvoudigde aangifte-regeling voor primaire micro- en kleine marktd deelnemers:
- Primaire micro- en kleine marktd deelnemers zijn verplicht een eenmalige vereenvoudigde aangifte in te dienen voor de relevante producten die zij in de handel brengen of uitvoeren, waarna zij een aangifte-identificatienummer krijgen toegekend;
- Marktd deelnemers dienen een zorgvuldigheidsverklaring in en bewaren deze voor vijf jaar. Marktd deelnemers delen met downstreammarktd deelnemers en handelaren de referentienummers van de door hun ingediende zorgvuldigheidsverklaringen of, indien van toepassing, aangifte-identificatienummers van de in de handel gebrachte of uitgevoerde producten mee;
- Downstreammarktd deelnemers en handelaren dienen bij het in de handel brengen of uitvoeren van relevante producten, te verwijzen naar de eerder in het informatiesysteem ingediende zorgvuldigheidsverklaring of het aangifte-identificatienummer, en dienen vijf jaar contactgegevens van leveranciers en klanten te bewaren.

Op 4 mei 2026 heeft de Europese Commissie een concept van een gedelegeerde verordening gepubliceerd waarin bepaalde leerproducten worden verwijderd uit de lijst van relevante producten die onder de werkingssfeer van de EUDR vallen.

Relevante grondstoffen

Vee, cacao, koffie, palmolie, rubber, soja en hout.

Relevante producten worden vervaardigd uit bovengenoemde grondstoffen.

Let op: niet alle producten die bestaan uit deze grondstoffen vallen onder de werkingssfeer van de EUDR, zie [Bijlage I](#) van de EUDR. De tariefindeling in de Gecombineerde Nomenclatuur is leidend.

Zorgvuldigheidsverklaring

De zorgvuldigheidsverklaring dient onder meer een beschrijving van het product te bevatten, gegevens zoals het land van productie en een verklaring dat de vereiste zorgvuldigheid is betracht.

Wat is de EUDR?

Relevante producten mogen niet in de EU-handel worden gebracht, op de markt van de EU worden aangeboden of uit de EU worden uitgevoerd, tenzij aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- De relevante producten zijn ontbossingsvrij;
- De relevante producten zijn geproduceerd overeenkomstig met de relevante wetgeving van het land van productie; en
- De relevante producten gaan vergezeld van een (vereenvoudigde) zorgvuldigheidsverklaring.



ReFuelEU Luchtvaart

Wat is ReFuel EU Luchtvaart ?

- ReFuelEU Luchtvaart (ReFuelEU Aviation) is een Europese verordening ([EU 2023/2405](#)) die tot doel heeft de luchtvaartsector te verduurzamen door het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (**SAF** - *Sustainable Aviation Fuels*) te stimuleren.
- Vanaf 2025 moeten leveranciers van luchtvaartbrandstof beginnen met het leveren van een minimumpercentage duurzame luchtvaartbrandstof, dat geleidelijk zal toenemen tot 70% in 2050.
- Het minimumpercentage synthetische luchtvaartbrandstof, dat ook bijdraagt aan het bereiken van het minimumpercentage duurzame luchtvaartbrandstof, begint in 2030 met 0,7% en loopt op tot 35% in 2050.
- Luchtvaartexploitanten moeten voor vertrekkende vluchten 90% van de jaarlijks hoeveelheid benodigde brandstof op elke EU-luchthaven tanken. Vanaf kalenderjaar 2025 wordt er gehandhaafd op de tankverplichting.
- Luchtvaartexploitanten rapporteren jaarlijks over de benodigde en daadwerkelijk getankte brandstofvolumes. De rapportagedeadline voor luchtvaartexploitanten is gelijk aan die van het EU ETS, jaarlijks vóór 31 maart, met het eerste jaar van rapportage in 2025 over kalenderjaar 2024.

UPDATE

Relevante data

- De rapportagedeadline voor het jaar 2026 was voor brandstofleveranciers op 14 februari.
- De rapportagedeadline voor het jaar 2026 was voor luchtvaartexploitanten op 31 maart.

UPDATE

Ontwikkelingen

- Op **27 februari 2025** heeft de Europese Commissie het [Verslag](#) van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad - *Het SAF-flexibiliteitsmechanisme van ReFuelEU Luchtvaart* (COM(2025) 59 final) gepubliceerd, waarin is opgenomen dat ReFuelEU Luchtvaart een kerninstrument blijft voor de uitrol van SAF in de EU.

- Op **14 maart 2025** heeft het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) versie 1.5 van de [Fuel Monitoring Tool](#) gepubliceerd. Deze tool helpt luchtvaartmaatschappijen bij het voldoen aan hun rapportageverplichtingen onder Artikel 8 van de ReFuelEU Luchtvaart verordening.
- Stand van Nederlandse implementatie ([Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart](#)):
 - Op **24 februari 2025** heeft minister Madlener (Infrastructuur en Waterstaat) een [nota van wijziging](#) ingediend bij de Tweede Kamer. Deze nota verduidelijkt hoe Nederland de Europese regels nationaal gaat implementeren.
 - De [Tweede Kamer](#) heeft het wetsvoorstel op **20 maart 2025** als hamerstuk afgedaan.
 - De [Eerste Kamer](#) heeft op **21 mei 2025** een verslag uitgebracht en wacht op de reactie van de minister.
 - Op **4 juli 2025** is er een [beleidsnota](#) verschenen waarin minister Tieman reageert op vragen van de Eerste kamer over de Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart. Deze nota verduidelijkt hoe Nederland de Europese regelgeving gaat implementeren en welke rol de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) hierin speelt.
 - De [publicatie](#) van de wet heeft plaatsgevonden op 16 september 2025, waarna artikel I, onderdelen A, B, C, D en E tot en met 1 januari 2025 terugwerken.
- Op **3 juni 2025** heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een [roadmap](#) gepubliceerd voor het gebruik van SAF in Nederland. Deze roadmap is onderdeel van de Verzamelbrief Luchtvaart en bevat concrete stappen om het gebruik van duurzame brandstoffen in de luchtvaartsector te stimuleren.
- Per 1 januari 2026 heeft [Zwitserland](#) de ReFuelEU Luchtvaart-verordening geïmplementeerd. Dit betekent dat leveranciers van vliegtuigbrandstof op de luchthavens van Zürich en Genève een minimumpercentage van 2% duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) moeten bijmengen.

Doel Verordening

Het doel van de ReFuelEU Luchtvaart-verordening is om de luchtvaartsector in de EU te verduurzamen en bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen van de EU. De verordening is onderdeel van het bredere Fit for 55-pakket, dat gericht is op het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen met 55% tegen 2030.

FuelEU Maritiem

Wat is FuelEU Maritiem?

- FuelEU Maritiem (FuelEU Maritime) is een Europese verordening ([EU 2023/1805](#)) die vanaf 2025 van kracht is en onderdeel uitmaakt van het bredere 'Fit for 55'-klimaatpakket van de EU.
- Elk schip ≥ 5.000 GT, die EU-havens aandoet, ongeacht vlag of nationaliteit, moet vanaf **1 januari 2025** voldoen aan de jaarlijkse reductiedoelstellingen voor de broeikasgasintensiteit van gebruikte energie. De entiteit die het schip controleert (vaak de houder van het *Document of Compliance*) is verantwoordelijk voor de naleving.
- De verplichting geldt voor de volledige levenscyclus van brandstoffen (*Well-to-Wake*), dus inclusief productie, transport en verbranding. Schepen mogen zelf kiezen hoe ze aan de eisen voldoen - via biobrandstoffen, e-fuels, waterstof, elektrische aandrijving, enzovoort.

Relevante data

- Vanaf **31 augustus 2024** moet voor elk schip een monitoringsplan worden ingediend.
- De FuelEU Maritiem is op **1 januari 2025** in werking getreden.
- Eerste rapportage over 2025 moest uiterlijk **31 januari 2026** worden ingediend.
- Uiterlijk **30 juni 2026** moet elk schip een *FuelEU Document of Compliance* aan boord hebben.
- Vanaf 2030 moeten container- en passagiersschepen in bepaalde havens gebruik maken van walstroom (OPS) of andere emissievrije technologieën tijdens het aanmeren.



UPDATE

Ontwikkelingen

- Stand van Nederlandse implementatie ([Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart](#)):
 - Op **24 februari 2025** heeft minister Madlener (Infrastructuur en Waterstaat) een [nota van wijziging](#) ingediend bij de Tweede Kamer over de FuelEU Maritiem. Deze nota verduidelijkt hoe Nederland de Europese regels nationaal gaat implementeren.
 - De [Tweede Kamer](#) heeft het wetsvoorstel op **20 maart 2025** als hamerstuk afgedaan.
 - De [Eerste Kamer](#) heeft op **21 mei 2025** een verslag uitgebracht en wacht op de reactie van de minister.
 - Op **4 juli 2025** is er een [beleidsnota](#) verschenen waarin minister Tieman reageert op vragen van de Eerste Kamer over de Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart.
 - De [publicatie](#) van de wet heeft plaatsgevonden op 16 september 2025, waarna artikel I, onderdelen A, B, C, D en E tot en met 1 januari 2025 terugwerken.
 - Vanaf **2027** wordt dit mogelijk uitgebreid naar schepen > 400 GT.
- Op **6 juni 2025** is de [Commission Implementing Regulation \(EU\) 2025/1127](#) gepubliceerd. Deze verordening definieert welke containertransshipmenthavens niet als “port of call” tellen onder FuelEU Maritime. De European Sustainable Shipping Forum (ESSF) heeft twee richtlijnen gepubliceerd:
 - [Een methodologierapport](#) voor berekeningen onder FuelEU inclusief brandstoftoewijzing en flexibiliteitsmechanismen.
 - Een [rapport](#) over certificeringsprocedures voor marine brandstoffen ter ondersteuning van de implementatie van FuelEU Maritime
- De NEa heeft op 22 januari 2026 een [webinar](#) georganiseerd waarin een toelichting wordt gegeven op de FuelEU Maritiem.

Doel Verordening

Het doel van FuelEU Maritiem is het verlagen van de uitstoot van broeikasgassen in de maritieme sector en het stimuleren van het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen.

In cijfers

Geleidelijke vermindering van de broeikasgasintensiteit van de energie die door schepen wordt gebruikt:

- 2% reductie in 2025
- 6% reductie in 2030
- Tot 80% reductie tegen 2050

Tarief

Niet-naleving leidt tot boetes.

Bijzonderheden

Emissiereductie mag op vlootniveau worden bereikt, niet per schip.

Herziening Energiebelastingrichtlijn (EBR)

Korte analyse van de EBR

- **Artikel 1 - doel:** Lidstaten moeten een belasting heffen op energieproducten en elektriciteit.
- **Artikel 4 - belastingniveaus:** De belastingniveaus van de lidstaten mogen niet liggen onder de minimumniveaus die zijn weergegeven in Bijlage I - A, B of C.
- **Richtlijn (EU) 2020/262 - algemene bepalingen:** De Richtlijn (EU) 2020/262 geeft onder meer aan wat het belastbaar feit, tijdstip en plaats van verschuldigdheid is ten aanzien van energieproducten en elektriciteit die vallen onder de EBR.

Knelpunten (samengevat en niet uitputtend)

- **Knelpunt 1:** De EBR is niet meer in lijn met de klimaat- en energiedoelstellingen van de EU (geen stimulans voor broeikasgasreductie, energie-efficiëntie en het gebruik van elektriciteit en alternatieve brandstoffen).
- **Knelpunt 2:** De EBR bevordert de facto het gebruik van fossiele brandstoffen vanwege een uitgebreid spectrum aan belastingvrijstellingen en –verlagingen.
- **Knelpunt 3:** De EBR levert geen bijdrage meer aan de goede werking van de interne markt vanwege het ontbreken van een indexeringsmechanisme voor de minimumbelastingniveaus.

Ontwikkelingen

- [2021 - Voorstel herstructurering EBR](#): De grootste wijzigingen ten opzichte van de huidige EBR laten zich kenmerken door over te schakelen van een belasting op volume naar een belasting op energie-inhoud, stimulansen voor fossiele brandstoffen weg te nemen en tarieven te rangschikken aan de hand van hun milieuprestaties. Ook wordt de mogelijkheid van belastingverlagingen en -vrijstellingen, die momenteel voor een lagere belasting op fossiele brandstoffen zorgen, herzien. Tevens beoogt het voorstel vrijstellingen voor de lucht- en scheepvaart in te trekken.



- **2022 en 2024 - Raad Economische en Financiële Zaken:** Werde een [debat](#) gehouden over de herziening van de EBR. Daartoe werd een [voortgangsverslag](#) gepubliceerd met de standpunten van het voorzitterschap over de stand van de werkzaamheden en vorderingen. In december 2024 werd een [debat](#) gehouden over de herziening en werd teruggeblikt op de geboekte vooruitgang.
- **2025 - Update ECSA:** Nieuwste compromis over de EBR behoudt de vrijstelling voor maritieme brandstoffen, met een herziening in uiterlijk 2035, ondanks de aanhoudende druk van de EC.
- **2025 - Update progress report:** Onder het Poolse voorzitterschap is [vooruitgang](#) geboekt in de herziening van EBR, met voorstellen voor uitzonderingen voor energie-intensieve sectoren, automatische indexering voor de minimumbelastingniveaus en behoud van bestaande compromissen. De verwachting is dat herziening van de EBR onder Deense voorzitterschap prioriteit krijgt.
- **2025 - Uitnodiging Coreper:** Het Coreper wordt [uitgenodigd](#) om kennis te nemen van de intentie van het voorzitterschap om een akkoord te bereiken, de werkgroepen de opdracht te geven om de inhoud van de EBR af te ronden en om dit terug te rapporteren aan het Coreper. Het is de bedoeling dat in november 2025 een akkoord wordt bereikt in de Raad Economische en Financiële Zaken (ECOFIN).
- **2025 - Nieuwe versie EBR:** Op 30 juli 2025 is onder het Deense voorzitterschap een [compromistekst](#) over de herziening van de EBR opgesteld. De verwachting is dat de lidstaten begin september zullen bespreken en het doel is om overeenstemming te bereiken voor het jaareinde.
- **2026 - EBR niet op de agenda:** Voortzetting van de poging om een politiek akkoord over de EBR te bereiken staat niet in het [programma van het Cypriotisch voorzitterschap](#) voor de eerste helft van 2026, noch op de conceptagenda's van de onder dit voorzitterschap geplande Raadsvergaderingen. Vooralsnog lijkt het daarom onwaarschijnlijk dat in deze periode een nieuwe poging wordt ondernomen om tot overeenstemming te komen, al is een formele mededeling daarover nog niet bekendgemaakt.
- **2026 - EBR als lopend EU-wetgevingsvoorstel:** EBR opgenomen in een [rapportage van lopende EU-wetgevingsvrijstelling](#) over het eerste kwartaal van 2026.

UPDATE

Doel EBR

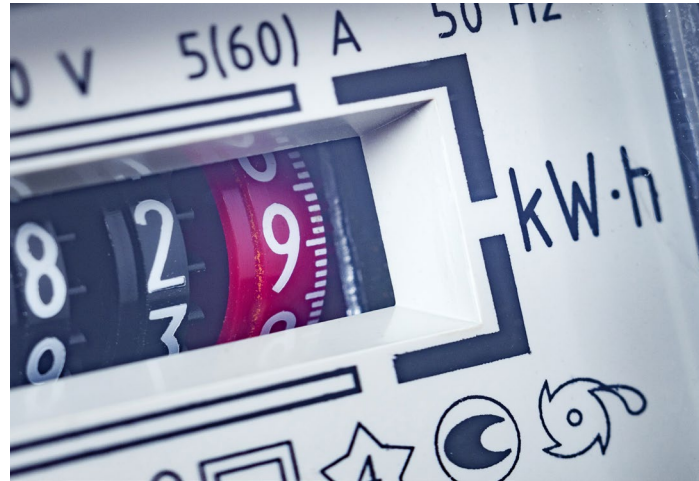
- Om op communautair level minimumbelastingniveaus vast te stellen voor energieproducten zoals aardgas en kolen en elektriciteit, naast minerale oliën.
- Primair beoogt de EBR een goed functionerende interne markt te bewerkstelligen. Secundair beoogt de EBR lidstaten te ondersteunen in EU-beleid inzake milieubescherming en nakoming van internationale verplichtingen.

Bijzonderheden

- In 2003 in werking getreden en inmiddels zijn de minimumtarieven duidelijk achterhaald. Herziening van de EBR staat al lang op de agenda maar blijft tot nog toe uit.
- De herziening van de EBR is onderdeel van het [Fit for 55-pakket](#) dat op 14 juli 2021 door de Europese Commissie werd gepresenteerd. In dat kader is ook een [voorstel](#) gedaan tot herstructurering van de EBR en tevens een [impact assessment report](#) gepubliceerd.
- De EBR bevat geen verband tussen de minimumbelastingtarieven voor brandstoffen en hun energie-inhoud of milieueffecten.
- De EBR kent een vrijstelling voor de lucht- en scheepvaart.

Implementatie

In [Wet op de accijns](#) en [Wet belastingen op milieugrondslag](#).



3. Verordening (EU) 2022/1854 - Noodinterventie energieprijzen

Wat is de Verordening (EU) 2022/1854?

De [EU-Verordening 2022/1854](#) is vastgesteld als reactie op de sterk gestegen energieprijzen naar aanleiding van verstoringen in de gasvoorziening medio 2022.

De Verordening bevat een drietal maatregelen die erop zijn gericht het elektriciteitsverbruik te verminderen en de effecten van de hoge energieprijzen op eindverbruikers te mitigeren:

- Een verplichting voor lidstaten om hun bruto-energieverbruik te verminderen.
- Een plafond op inkomsten van elektriciteitsproducenten met lage marginale kosten (de [inframarginale elektriciteitsheffing](#)).
- Een [tijdelijke solidariteitsbijdrage](#) over overwinsten van ondernemingen actief in de olie-, gas-, kolen- en raffinagesectoren.

Ontwikkelingen

Lopende procedures bij het Hof van Justitie EU

- Tegen (delen) van de Verordening lopen meerdere gerechtelijke procedures die aanhangig zijn bij het Hof van Justitie EU en het Gerecht.
- De Verordening is gebaseerd op art. 122 VWEU en aangenomen met gekwalificeerde meerderheid. Deze rechtsgrondslag wordt betwist vanwege het fiscale karakter van de inframarginale elektriciteitsheffing en de tijdelijke solidariteitsbijdrage.
- Daarnaast zijn bij het Hof van Justitie van de EU verschillende procedures aanhangig over mogelijke strijdigheid van deze maatregelen met ander Unierecht, zoals het eigendomsrecht.

Overzicht aanhangige zaken

UPDATE

Tijdelijke solidariteitsbijdrage

- [Gerecht \(EU\), T-775/22, 12 december 2022, \(TJ e.a. / Raad\)](#)
- [Gerecht \(EU\), T-795/22, 20 december 2022, \(TV en TW / Raad\)](#)
- [Gerecht \(EU\), T-802/22, 28 december 2022, \(ExxonMobil\)](#)
- [Gerecht \(EU\), T-803/22, 30 december 2022, \(TZ / Raad\)](#)
- [Hof van Justitie, C-358/24, 16 mei 2024, \(Varo Energy Belgium\)](#)
- [Hof van Justitie, C-533/24, 1 augustus 2024, \(Vermilion Energy Ireland e.a.\)](#)
- [Hof van Justitie, C-731/25, 17 november 2025, \(Rompetrol\)](#)

UPDATE

Prijsplafond inframarginale elektriciteitsproducenten

- [Gerecht \(EU\), T-759/22, 2 december 2022, \(Electrawinds Shabla South EAD / Raad\)](#)
- [Hof van Justitie, C-261/24, 12 april 2024, \(Alizeu Folian\)](#)
- [Hof van Justitie, C-462/24, 1 juli 2024, \(Braila Winds\)](#)
- [Hof van Justitie, C-467/24, 2 juli 2024, \(2Valorise HAM and Others\)](#)
- [Hof van Justitie, C-187/25, 7 maart 2025, \(EVN Bulgaria Renewables\)](#)
- [Hof van Justitie, C-153/25, 28 april 2025, \(Acea Produzione e.a.\)](#)
- [Hof van Justitie, C-327/25, 14 mei 2025, \(VETS Svoge\)](#)
- [Hof van Justitie, C-588/25, 4 september 2025, \(Preenergyvis\)](#)
- [Hof van Justitie, C-699/25, 5 november 2025, \(Green forest project\)](#)

Overzicht gewezen zaken

Prijsplafond inframarginale elektriciteitsproducenten

- [Hof van Justitie, C-423/23, 22 januari 2026, \(Secab\)](#)
- [Hof van Justitie, C-633/23, 18 december 2025, \(Electrabel e.a.\)](#)
- [Hof van Justitie, C-391/23, 16 oktober 2025, \(Brăila Winds\)](#)

Doel Verordening

Het doel van de Verordening is het verminderen van elektriciteitsverbruik door lidstaten en het mitigeren van de effecten van de hoge energieprijzen op eindverbruikers van elektriciteit. Enerzijds wordt dit doel bereikt door lidstaten te verplichten hun elektriciteitsverbruik te verminderen. Anderzijds moet het surplus aan inkomsten worden aangewend ter financiering van gerichte maatregelen met een mitigerend effect op de hoge energieprijzen.

Bijzonderheden

- De Verordening is vastgesteld op art. 122 [WVEU](#). Op basis van deze grondslag kan de Europese Unie een (nood)maatregel vaststellen in het geval dat zich bij de voorziening van producten op energiegebied ernstige moeilijkheden voordoen.
- De Verordening is tijdelijk van aard en thans niet meer van kracht.

Nederlandse implementatie

- [Wet tijdelijke solidariteitsbijdrage](#)
- [Tijdelijke wet inframarginale elektriciteitsheffing](#)

Auteurs

Bart Heijnen

Partner - Belastingadviseur

T +31 20 578 53 77

M +31 6 51 01 89 99

E bart.heijnen@loyensloeff.com



Niels Gankema

Belastingadviseur

T +31 20 578 57 47

M +31 6 26 19 69 91

E niels.gankema@loyensloeff.com



Gijs Groenewoud

Belastingadviseur

T +31 20 578 53 23

M +31 6 10 22 49 36

E gijs.groenewoud@loyensloeff.com



Jitske Hoekstra

Belastingadviseur

T +31 20 578 57 93

E jitske.hoekstra@loyensloeff.com



Constantijn Knol

Belastingadviseur

T +31 20 578 59 08

M +31 6 49 03 32 71

E constantijn.knol@loyensloeff.com



Mick Knops

Belastingadviseur

T +31 20 578 53 40

M +31 6 51 84 04 20

E mick.knops@loyensloeff.com



Adriaan Milders

Belastingadviseur

T +31 20 578 52 78

M +31 6 13 53 67 71

E adriaan.milders@loyensloeff.com



Sietse Roosdorp

Belastingadviseur

T +31 20 578 58 83

M +31 6 47 39 92 34

E sietse.roosdorp@loyensloeff.com



Leonard Winter

Belastingadviseur

T +31 20 578 55 34

E leonard.winter@loyensloeff.com



Disclaimer

Hoewel deze publicatie met grote zorgvuldigheid is samengesteld, aanvaarden Loyens & Loeff N.V. en alle andere entiteiten, samenwerkingsverbanden, personen en praktijken die handelen onder de naam 'Loyens & Loeff', geen enkele aansprakelijkheid voor de gevolgen van het gebruik van de informatie uit deze uitgave zonder hun medewerking. De aangeboden informatie is bedoeld ter algemene informatie en kan niet worden beschouwd als advies.



Loyens & Loeff is een toonaangevend, onafhankelijk full-service advocaten- en belastingadvieskantoor in Europa, gespecialiseerd in het ondersteunen van cliënten bij de meest complexe juridische en fiscale vraagstukken. Met multidisciplinaire teams van experts die uw sector en belangen door en door kennen, werkt Loyens & Loeff nauw met u samen om praktische, doelgerichte oplossingen te bieden die aansluiten bij uw behoeften en ambities.

Amsterdam, Brussel, Londen, Luxemburg, New York, Parijs, Rotterdam, Zürich

loyensloeff.com