Staatsblad
van het Koninkrijk der Nederlanden

Jaargang 2026

117

Besluit van 19 mei 2026 tot wijziging van het Besluit energie vervoer en het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad [WGK026978]

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 30 oktober 2025, IENW/BSK-2025/259897, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 9.2.2.1, 9.7.1.2, 9.7.2.1, eerste, derde een vierde lid, 9.7.2.4, derde lid, 9.7.2.5, tweede lid, 9.7.2.6, derde lid, 9.7.3.8, 9.7.4.1, eerste lid, onderdeel e en derde lid, 9.7.4.2, eerste lid, onderdelen a en c, 9.7.4.3, onderdelen a en b, 9.7.4.4, 9.7.4.6, tweede lid, 9.7.4.7, tweede lid, 9.7.4.11, tweede lid, 9.7.4.12, 9.7.4.14, tweede lid, 9.7.5.6, tweede en derde lid, 9.8.3.1, tweede lid, 9.8.3.3, derde lid, 9.8.3.4, tweede lid, 9.8.3.6, vierde lid, 9.8.3.7, vierde lid, 9.8.4.4, tweede lid, en 9.8.4.5, tweede lid, van de Wet milieubeheer;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 18 februari 2026, nr. W17.25.00328/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 7 mei 2026, IENW/BSK-2026/75952, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit energie vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische volgorde worden de volgende begripsbepalingen met bijbehorende omschrijvingen ingevoegd:

aangeslotene: aangeslotene als bedoeld in artikel 1.1 van de Energiewet;

aansluiting: aansluiting als bedoeld in artikel 1.1 van de Energiewet;

adres: één onroerende zaak als bedoeld in artikel 16, onderdelen a tot en met e, van de Wet waardering onroerende zaken;

allocatiepunt: allocatiepunt als bedoeld in artikel 1.1 van de Energiewet;

brandstofleveringsnota: brandstofleveringsnota als bedoeld in artikel 1.1 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging;

eindafnemer: eindafnemer als bedoeld in artikel 1.1 van de Energiewet;

emissiereductie-eenheid bijlage IX-B: emissiereductie-eenheid bijlage IX-B als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel c, van de wet;

emissiereductie-eenheid conventioneel: emissiereductie-eenheid conventioneel als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel a, van de wet;

emissiereductie-eenheid elektriciteit: emissiereductie-eenheid als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel e, van de wet;

emissiereductie-eenheid geavanceerd: emissiereductie-eenheid geavanceerd als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel b, van de wet;

emissiereductie-eenheid hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong: emissiereductie-eenheid hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel d, van de wet;

emissiereductie-eenheid overig: emissiereductie-eenheid overig als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel f, van de wet;

levering tot eindverbruik sector zeevaart: levering van de brandstoffen, bedoeld in artikel 3.0, eerste lid, van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging, en zoals opgenomen in de brandstofleveringsnota;

LPG: vloeibaar gemaakt petroleumgas als bedoeld in artikel 26, zesde lid, van de Wet op de accijns en minerale oliën die op grond van artikel 28, met uitzondering van het tweede en zesde lid, van die wet voor het tarief van vloeibaar gemaakt petroleumgas aan de accijns onderworpen zijn;

transmissiesysteem voor gas: transmissiesysteem voor gas als bedoeld in artikel 1.1 van de Energiewet;

verificateur biomassa: verificateur als bedoeld in artikel 9.7.4.8, tweede lid, van de wet;

verificateur levering tot eindverbruik: verificateur als bedoeld in artikel 9.7.2.6, eerste lid, van de wet;

verificatie biomassa: verificatie als bedoeld in artikel 9.7.4.8, tweede lid, van de wet;

verificatie levering tot eindverbruik: verificatie als bedoeld in artikel 9.7.2.6, eerste lid, van de wet;

verificatieverklaring biomassa: verificatieverklaring als bedoeld in artikel 9.7.4.8, tweede lid, van de wet;

verificatieverklaring levering tot eindverbruik: verificatieverklaring als bedoeld in artikel 9.7.2.6, eerste lid, van de wet;

walstroomvoorziening: de levering van walstroom door middel van een gestandaardiseerde, vaste of mobiele koppeling aan zeeschepen of binnenschepen die aangemeerd zijn aan de kade.

2. De volgende begripsbepalingen vervallen:

belastingentrepot;

dubbeltellingverificateur;

dubbeltellingverificatie;

dubbeltellingverklaring;

hernieuwbare brandstofeenheid bijlage IX-B;

hernieuwbare brandstofeenheid conventioneel;

hernieuwbare brandstofeenheid geavanceerd;

hernieuwbare brandstofeenheid overig;
massabalans van hernieuwbare brandstoffen;
opslaglocatie;
vrijwillig systeem;.

3. De begripsomschrijving van *bemeterd leverpunt* komt te luiden:
bemeterd leverpunt: tank- of laadpunt voor de levering van gasvormige brandstof of elektriciteit voorzien van een voertuigaansluiting of een vaartuigaansluiting en van een meter die de hoeveelheid van de levering meet, niet zijnde de meter op de aansluiting, het allocatiepunt of elke andere meter buiten het tank- of laadpunt;.

4. De begripsomschrijving van *directe lijn* komt te luiden:
directe lijn: directe lijn als bedoeld in artikel 1.1 van de Energiewet;.

5. De begripsomschrijving van *redelijke mate van zekerheid* komt te luiden:
redelijke mate van zekerheid: een hoge, maar niet absolute, mate van zekerheid ten aanzien van de vraag of de in de verificatieverklaring levering tot eindverbruik verantwoorde levering tot eindverbruik, de in de verificatieverklaring biomassa verantwoorde hoeveelheid vervaardigd LPG uit biomassa of de in de inboekverificatieverklaring verantwoorde inboekingen in het register vrij zijn van materiële onjuistheden;.

B

Na artikel 1 wordt de paragraafaanduiding «§ 2. Jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer» ingevoegd.

C

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid komen de onderdelen a en b te luiden:
a. de leverancier tot eindverbruik over het kalenderjaar waarin zijn levering tot eindverbruik sector land, zijn levering tot eindverbruik sector binnenvaart, of zijn levering tot eindverbruik sector zeevaart opgeteld minder is dan 500.000 liter;
b. brandstoffen die ingezet worden in bilaterale of multilaterale militaire operaties en samenwerking of in nationale militaire operaties.

2. Het tweede lid komt te luiden:
2. Bij de afschrijving, bedoeld in artikel 9.7.2.5, eerste lid, onderdeel b, van de wet, wordt de volgende volgorde gehanteerd:
a. de jaarverplichting wordt afgeschreven binnen de sector land overeenkomstig artikel 5;
b. de jaarverplichting wordt afgeschreven binnen de sector binnenvaart overeenkomstig artikel 5c;
c. de jaarverplichting wordt afgeschreven binnen de sector zeevaart overeenkomstig artikel 5f.

D

Na artikel 2 wordt de paragraafaanduiding «§ 2. Jaarverplichting hernieuwbare energie» vervangen door de subparagraaf aanduiding «§ 2.1 Jaarverplichting sector land».

E

Artikel 3 komt te luiden:

Artikel 3

1. Het percentage CO_2-equivalent-ketenemissiereductie van de levering tot eindverbruik sector land, bedoeld in artikel 9.7.2.1, eerste en tweede lid, van de wet, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
a. 2026: 14,4 procent;
b. 2027: 16,5 procent;
c. 2028: 23,1 procent;
d. 2029: 25,6 procent;
e. 2030: 28,4 procent.
2. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden anders dan met emissiereductie-eenheden van de sector land, is niet toegestaan.
3. Het percentage is ingevuld met emissiereductie-eenhedenconventioneel voor de kalenderjaren 2026 tot en met 2030 tot ten hoogste 1,2 procent, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden conventioneel naar beneden wordt afgerond.
4. Het percentage ingevuld met emissiereductie-eenheden geavanceerd, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden geavanceerd naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
a. 2026: ten minste 3,1 procent;
b. 2027: ten minste 4,5 procent;
c. 2028: ten minste 5,9 procent;
d. 2029: ten minste 7,3 procent;
e. 2030: ten minste 8,8 procent.
5. Het percentage is ingevuld met emissiereductie-eenheden bijlage IX-B voor de kalenderjaren 2026 tot en met 2030 tot ten hoogste 4,3 procent, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B naar beneden wordt afgerond.
6. Het percentage, ingevuld met emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
a. 2026: ten minste 0,05 procent;
b. 2027: ten minste 0,10 procent;
c. 2028: ten minste 0,46 procent;
d. 2029: ten minste 0,96 procent;
e. 2030: ten minste 1,45 procent.
7. Bij het voldoen aan het zesde lid, is de invulling van het percentage met raffinagereductie-eenheden toegestaan tot een bij ministeriële regeling bepaald percentage.

F

Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5

1. Bij de afschrijving, bedoeld in artikel 9.7.2.5, eerste lid, onderdeel b, van de wet, wordt de volgende volgorde gehanteerd:
a. het aantal emissiereductie-eenheden geavanceerd wordt afgeschreven dat overeenkomt met het in artikel 3, vierde lid, genoemde percentage;
b. het aantal raffinagereductie-eenheden en vervolgens het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven dat overeenkomt met het in artikel 3, zesde en zevende lid, genoemde percentage;
c. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden conventioneel wordt afgeschreven, tot ten hoogste het in artikel 3, derde

lid, genoemde percentage;
d. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden bijlage IX-B wordt afgeschreven, tot ten hoogste het in artikel 3, vijfde lid, genoemde percentage;
e. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden elektriciteit wordt afgeschreven;
f. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden overig wordt afgeschreven;
g. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden geavanceerd wordt afgeschreven;
h. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet biologische oorsprong wordt afgeschreven.
2. Indien na toepassing van de afschrijving, bedoeld in het eerste lid, niet is voldaan aan de jaarverplichting, wordt het aantal per soort verschuldigde emissiereductie-eenheden als volgt vastgesteld:
a. het aantal emissiereductie-eenheden conventioneel is even groot als het percentage, bedoeld in artikel 3, derde lid, dat de leverancier tot eindverbruik bij de afschrijving van de jaarverplichting ingevolge het eerste lid, onderdeel c, niet gebruikt heeft;
b. het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B is even groot als het percentage, bedoeld in artikel 3, vijfde lid, dat de leverancier tot eindverbruik bij de afschrijving van de jaarverplichting ingevolge het eerste lid, onderdeel d, niet gebruikt heeft;
c. het aantal emissiereductie-eenheden overig is even groot als de resterende jaarverplichting na toepassing van onderdelen a en b.

G

Na artikel 5 worden de volgende subparagrafen en de bijbehorende artikelen ingevoegd:

§ 2.2 Jaarverplichting sector binnenvaart

Artikel 5a

1. Het percentage CO_2-equivalent-ketenemissiereductie van de levering tot eindverbruik sector binnenvaart, bedoeld in artikel 9.7.2.1, eerste en tweede lid, van de wet, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
a. 2026: 2,5 procent;
b. 2027: 5,1 procent;
c. 2028: 7,6 procent;
d. 2029: 10,2 procent;
e. 2030: 14,5 procent.
2. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden anders dan met emissiereductie-eenheden van de sector binnenvaart, is toegestaan voor het kalenderjaar:
a. 2026: tot ten hoogste 0,8 procent;
b. 2027: tot ten hoogste 1,0 procent;
c. 2028: tot ten hoogste 1,5 procent;
d. 2029: tot ten hoogste 2,0 procent;
e. 2030: tot ten hoogste 2,9 procent.
3. Invulling van het percentage is niet toegestaan:
a. met emissiereductie-eenheden-conventioneel; en
b. met emissiereductie-eenheden elektriciteit en hernieuwbare brandstof van niet biologische oorsprong uit een andere sector.

4. Het percentage, ingevuld met emissiereductie-eenheden bijlage IX-B voor de kalenderjaren 2026 tot en met 2030, is ten hoogste 11,1 procent, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B naar beneden wordt afgerond.

5. Het percentage ingevuld met emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:

a. 2026: ten minste 0,02 procent;

b. 2027: ten minste 0,04 procent;

c. 2028: ten minste 0,09 procent;

d. 2029: ten minste 0,17 procent;

e. 2030: ten minste 0,34 procent.

6. Bij het voldoen aan het vijfde lid, is de invulling van het percentage met raffinagereductie-eenheden toegestaan tot een bij ministeriële regeling bepaald percentage.

Artikel 5b

1. Een ambtshalve vaststelling als bedoeld in artikel 9.7.2.4, eerste of tweede lid, van de wet, wordt gemaakt op basis van een redelijke inschatting.

2. De gevolgen van een ambtshalve vaststelling worden verrekend met het saldo van het lopende kalenderjaar.

Artikel 5c

1. Bij de afschrijving, bedoeld in artikel 9.7.2.5, eerste lid, onderdeel b, van de wet, wordt de volgende volgorde gehanteerd, waarbij eerst emissiereductie-eenheden van de sector binnenvaart en vervolgens emissiereductie-eenheden van de sector zeevaart en de sector land in deze volgorde van de soorten worden afgeschreven:

a. het aantal raffinagereductie-eenheden en vervolgens het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven dat overeenkomt met het in artikel 5a, vijfde en zesde lid, genoemde percentage;

b. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden bijlage IX-B wordt afgeschreven, tot ten hoogste het in artikel 5a, vierde lid, genoemde percentage;

c. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden elektriciteit wordt afgeschreven;

d. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden overig wordt afgeschreven;

e. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden geavanceerd wordt afgeschreven;

f. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven.

2. Indien na toepassing van de afschrijving, bedoeld in het eerste lid, niet is voldaan aan de jaarverplichting, wordt het aantal per soort verschuldigde emissiereductie-eenheden als volgt vastgesteld:

a. het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B is even groot als het percentage, bedoeld in artikel 5a, vierde lid, dat de leverancier tot eindverbruik bij de afschrijving van de jaarverplichting ingevolge het eerste lid, onderdeel b, niet gebruikt heeft;

b. het aantal emissiereductie-eenheden overig is even groot als de resterende jaarverplichting na toepassing van onderdeel a.

3. In afwijking van het eerste lid kan door de leverancier tot eindverbruik de volgorde van afschrijving over de sectoren en soorten emissiereductie-eenheden, bedoeld in het eerste lid, aanhef en onderdelen a tot en met f, worden gewijzigd, voor invulling van het percentage, bedoeld in artikel 5a, tweede lid, met inachtneming van de percentages, bedoeld in artikel 5a, vierde en vijfde lid.

4. De wijziging, bedoeld in het derde lid, kan vanaf 1 maart tot 1 april van enig kalenderjaar door de leverancier tot eindverbruik in het register worden verwerkt.

§ 2.3 Jaarverplichting sector zeevaart

Artikel 5d

1. Het percentage CO_2-equivalent-ketenemissiereductie van de levering tot eindverbruik sector zeevaart, bedoeld in artikel 9.7.2.1, eerste en tweede lid, van de wet, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:

a. 2026: 2,9 procent;
b. 2027: 4,8 procent;
c. 2028: 5,9 procent;
d. 2029: 7,1 procent;
e. 2030: 8,2 procent.

2. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden, anders dan met emissiereductie-eenheden van de sector zeevaart, is toegestaan voor het kalenderjaar:

a. 2026: tot ten hoogste 1,1 procent;
b. 2027: tot ten hoogste 1,5 procent;
c. 2028: tot ten hoogste 1,8 procent;
d. 2029: tot ten hoogste 2,2 procent;
e. 2030: tot ten hoogste 2,5 procent.

3. Invulling van het percentage is niet toegestaan:

a. met emissiereductie-eenheden-conventioneel en bijlage IX-B; en
b. met emissiereductie-eenheden elektriciteit hernieuwbare brandstof van niet biologische oorsprong uit een andere sector.

4. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:

a. 2027: ten minste 0,02 procent;
b. 2028: ten minste 0,08 procent;
c. 2029: ten minste 0,16 procent;
d. 2030: ten minste 0,32 procent.

5. Bij het voldoen aan het vierde lid, is de invulling van het percentage met raffinagereductie-eenheden toegestaan tot een bij ministeriële regeling bepaald percentage.

Artikel 5e

1. Een ambtshalve vaststelling als bedoeld in artikel 9.7.2.4, eerste of tweede lid, ten aanzien van een levering tot eindverbruik sector zeevaart, wordt gemaakt op basis van een redelijke inschatting, waarbij het bestuur van de emissieautoriteit zich in ieder geval baseert op de gegevens over geleverde brandstoffen op basis van de brandstofleveringsnota's van de leverancier tot eindverbruik.

2. De gevolgen van een ambtshalve vaststelling worden verrekend met het saldo van het lopende kalenderjaar.

Artikel 5f

1. Bij de afschrijving, bedoeld in artikel 9.7.2.5, eerste lid, onderdeel b, van de wet, wordt de volgende volgorde gehanteerd, waarbij eerst emissiereductie-eenheden van de sector zeevaart en vervolgens emissiereductie-eenheden van de sector binnenvaart en de sector land in deze volgorde van de soorten worden afgeschreven:

a. het aantal raffinagereductie-eenheden en vervolgens het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven dat overeenkomt met het in artikel 5d, vierde en vijfde lid, genoemde percentage;

b. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden elektriciteit wordt afgeschreven;

c. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden overig wordt afgeschreven;

d. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden geavanceerd wordt afgeschreven;

e. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven.

2. Indien na toepassing van de afschrijving, bedoeld in het eerste lid, niet is voldaan aan de jaarverplichting, is het aantal emissiereductie-eenheden overig even groot als de resterende jaarverplichting.

3. In afwijking van het eerste lid kan door de leverancier tot eindverbruik de volgorde van afschrijving over de sectoren en soorten emissiereductie-eenheden, bedoeld in het eerste lid, aanhef en onderdelen a tot en met f, worden gewijzigd, voor invulling van het percentage, bedoeld in artikel 5d, tweede lid, met inachtneming van de percentages, bedoeld in artikel 5d, vierde lid.

4. De wijziging, bedoeld in het derde lid, kan vanaf 1 maart tot 1 april van enig kalenderjaar door de leverancier tot eindverbruik in het register worden verwerkt.

H

§ 3. Hernieuwbare brandstofeenheden en het bijbehorende artikel 6 komen te luiden:

§ 3. Emissiereductie-eenheden

Artikel 6

1. Indien binnen een sector het aantal emissiereductie-eenheden conventioneel op een rekening minder dan nul is, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden conventioneel, bijlage IX-B, elektriciteit, overig, geavanceerd en hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong in deze volgorde afgeschreven.

2. Indien binnen een sector het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B op een rekening minder dan nul is, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden bijlage IX-B, elektriciteit, overig, geavanceerd en hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong in deze volgorde afgeschreven.

3. Indien binnen een sector het aantal emissiereductie-eenheden overig op een rekening minder dan nul is, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden overig, elektriciteit, geavanceerd en hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong in deze volgorde afgeschreven.

4. Indien binnen een sector het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong op een rekening minder dan nul is, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden

hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong en raffinagereductie-eenheden in die volgorde afgeschreven.

5. Indien binnen een sector het aantal emissiereductie-eenheden geavanceerd op een rekening minder dan nul is, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden geavanceerd afgeschreven.

6. Indien het aantal emissiereductie-eenheden op een rekening minder is dan nul in meer dan een sector, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden ter voldoening van de jaarverplichting per sector afgeschreven, in de volgorde van de jaarverplichting van de sector land, de jaarverplichting van de sector binnenvaart en de jaarverplichting van de sector zeevaart.

7. Bij de afschrijving worden de bepalingen van de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.3 in acht genomen.

I

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt in de aanhef na «de Nederlandse markt» ingevoegd «voor vervoer».

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. De onderneming, bedoeld in het eerste lid, die ingevoerd LPG vervaardigd uit biomassa aan de Nederlandse markt voor vervoer niet levert vanaf zijn opslaglocatie of een opslaglocatie waarover zijn certificering zich uitstrekt, voert in afwijking van artikel 9.7.4.2, eerste lid, onderdeel b, van de wet, alleen een massabalans van biobrandstoffen.

3. Onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot zesde en zevende lid wordt na het vierde lid een lid ingevoegd, luidende:

5. Leveringen van vloeibare biobrandstoffen aan de sector binnenvaart die leiden tot de bijschrijving van een emissiereductie-eenheid conventioneel, alsmede leveringen van vloeibare biobrandstoffen aan de sector zeevaart die leiden tot de bijschrijving van een emissiereductie-eenheid conventioneel of bijlage IX-B, zijn van de toepassing van paragraaf 9.7.4 van de wet uitgesloten.

4. In het zevende lid (nieuw) wordt aan het einde van de zin toegevoegd «van vervoer, de soort brandstof waarin de vloeibare biobrandstof is bijgemengd en de bio-ethanol die voor inboeking in aanmerking komt».

J

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Gasvormige biobrandstof die aan vervoer in Nederland wordt geleverd met behulp van het transmissiesysteem voor gas, kan slechts worden ingeboekt in het register door een onderneming die aangeslotene is en die:

a. een aansluiting of een bemeterd allocatiepunt heeft die uitsluitend bestemd is voor de levering van gas aan vervoer in Nederland en gekoppeld is aan een bemeterd leverpunt; of

b. over een bemeterd leverpunt beschikt, voorzien van een geregeld meetinstrument als bedoeld in artikel 1 van de Metrologiewet, met een geldige conformiteitsverklaring als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel c, van die wet en voorzien van de voor dat meetinstrument voorgeschreven merktekens als bedoeld in artikel 8 van die wet.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Onverkort de vereisten van het eerste lid, kan gasvormige biobrandstof die aan vervoer in Nederland geleverd wordt, slechts worden ingeboekt in het register door de onderneming die met behulp van een directe lijn aan het adres van de onderneming geleverde gasvormige biobrandstof levert met een bemeterd leverpunt.

K

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, aanhef, wordt na »Vloeibare hernieuwbare brandstof» ingevoegd «van niet-biologische oorsprong» en wordt na «onderneming» toegevoegd «die gecertificeerd is door een vrijwillig systeem».

2. Het tweede lid komt te luiden:
2. Vloeibare hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong die wordt ingeboekt voldoet aan de broeikasgasemissiereductiedrempels, bedoeld in artikel 29 bis, eerste lid, van de richtlijn hernieuwbare energie.

3. Het derde lid komt te luiden:
3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld voor het aantonen, bedoeld in artikel 9.7.1.1, onderdeel «leveren aan de Nederlandse markt» en de soort brandstof waarin de vloeibare hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong is bijgemengd.

L

Artikel 9a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste tot en met derde lid wordt telkens na «hernieuwbare brandstof» ingevoegd «van niet-biologische oorsprong».

2. In het eerste lid vervalt «die gecertificeerd is door een vrijwillig systeem en».

3. In het derde lid wordt «artikel 25, tweede lid,» vervangen door «artikel 29 bis, eerste lid,».

M

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

1. Elektriciteit die geleverd wordt aan de bestemmingen, bedoeld in artikel 9.7.4.1, eerste lid, onderdeel e, van de wet, kan slechts worden ingeboekt in het register door een onderneming die aangeslotene is en die:
a. een aansluiting of een bemeterd allocatiepunt heeft die uitsluitend bestemd is voor de levering van elektriciteit aan die bestemmingen en gekoppeld is aan een bemeterd leverpunt;
b. beschikt over een bemeterd leverpunt, voorzien van een geregeld meetinstrument als bedoeld in artikel 1 van de Metrologiewet, met een geldige conformiteitsverklaring als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel c, van die wet en van de voor dat meetinstrument voorgeschreven merktekens als bedoeld in artikel 8 van die wet en gekoppeld is aan een aansluiting of een bemeterd allocatiepunt; of

c. als onderneming openbaar vervoersdiensten aanbiedt en een aansluiting of een bemeterd allocatiepunt heeft die uitsluitend bestemd is voor de levering van elektriciteit aan openbaar vervoersbestemmingen.

2. Onverkort de vereisten van het eerste lid, kan elektriciteit worden ingeboekt in het register door een onderneming die:

a. elektriciteit aan wegvoertuigen of mobiele machines levert met behulp van verwisselbare accu's, of

b. elektriciteit aan binnenschepen of zeeschepen levert met behulp van een accupakket of elektrolyt.

3. Onverkort de vereisten van het eerste lid, kan elektriciteit opgewekt uit hernieuwbare bronnen, met uitzondering van energie uit biomassa, stortgas, gas van rioolzuiveringsinstallaties en biogas, die geleverd wordt aan de bestemmingen als bedoeld in artikel 9.7.4.1, eerste lid, onderdeel e, van de wet, worden ingeboekt in het register door een onderneming die:

a. met behulp van een directe lijn aan het adres van de onderneming geleverde elektriciteit uit hernieuwbare bronnen levert met een bemeterd leverpunt; of

b. elektriciteit uit hernieuwbare bronnen op hetzelfde adres van de onderneming opwekt en levert met behulp van een bemeterd leverpunt.

4. Het eerste tot en met derde lid:

a. is van toepassing op de ondernemingen die de inboekdienstverlener hebben gemachtigd;

b. is van overeenkomstige toepassing op de natuurlijke personen die de inboekdienstverlener hebben gemachtigd;

c. is niet van toepassing op een inboekdienstverlener.

5. Met ingang van 1 januari 2030 is elektriciteit die wordt geleverd met een walstroomvoorziening van inboeking als bedoeld in artikel 9.7.4.1 van de wet uitgesloten.

6. Elektriciteit die wordt geleverd aan spoorvoertuigen is van inboeking als bedoeld in artikel 9.7.4.1 van de wet uitgesloten.

7. Voor de elektriciteit als bedoeld in het derde lid die wordt ingeboekt in het register is geen exploitatiesubsidie betaald.

8. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over:

a. elektriciteit die geleverd wordt met behulp van een directe lijn als bedoeld in het derde lid, onderdeel a of op dezelfde locatie opgewekte en geleverde elektriciteit zoals bedoeld in het derde lid, onderdeel b;

b. het aantonen van geleverde elektriciteit met behulp van verwisselbare accu's als bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, of een accupakket of elektrolyt als bedoeld in het tweede lid, onderdeel b;

c. de inboekdienstverlener;

d. de minimale hoeveelheid in te boeken elektriciteit door een inboeker of een inboekdienstverlener;

e. de minimale hoeveelheid machtigingen van ondernemingen of natuurlijke personen waarover een inboekdienstverlener moet beschikken; en

f. het aantonen van het voldoen aan de vereisten voor inboeken van geleverde elektriciteit door de inboekdienstverlener.

N

Artikel 11 komt te luiden:

Artikel 11

De CO_2-equivalent-ketenemissiereductie wordt berekend met inachtneming van artikel 31, eerste lid, van de richtlijn hernieuwbare energie.

O

Artikel 12 vervalt.

P

In artikel 13 wordt «hernieuwbare brandstofeenheden» steeds vervangen door «emissiereductie-eenheden».

Q

Artikel 14, tweede lid, komt te luiden:

2. Artikel 5, artikel 5c, onderscheidenlijk artikel 5f is van overeenkomstige toepassing.

R

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «bedoeld in de artikelen 19 en 22» vervangen door «bedoeld in de artikelen 16, 19 en 22».

2. In het tweede lid wordt «bedoeld in de artikelen 20 en 23» vervangen door «bedoeld in de artikelen 17, 20 en 23».

3. In het vierde lid wordt aan het einde van de zin toegevoegd «en vervalt bij de inwerkingtreding van een wijziging van de regelgeving wanneer en voor zover de wijziging het verificatieprotocol van de desbetreffende verificatie betreft».

S

Artikel 16 komt te luiden:

Artikel 16

1. De verificateur levering tot eindverbruik voert de verificatiewerkzaamheden op een onbevangen en onpartijdige wijze uit, werkt overeenkomstig een goedgekeurd verificatieprotocol als bedoeld in artikel 15 en is voor het onderdeel levering tot eindverbruik van het werkveld hernieuwbare energie vervoer:
a. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden op basis van de norm NEN-EN-ISO/IEC 17020:2012 door de Raad voor Accreditatie;
b. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden op basis van de norm NEN-EN-ISO/IEC 17020:2012 door een nationale accreditatie-instantie als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van verordening (EEG) 339/93 (PbEU 2008, L 218).
2. Het bestuur van de emissieautoriteit neemt een verificateur als bedoeld in het eerste lid, die voldoet aan de eisen gesteld in dat lid, op in het register.

T

Artikel 17 komt te luiden:

Artikel 17

1. De verificateur levering tot eindverbruik verkrijgt een redelijke mate van zekerheid dat de hoeveelheid in de verificatieverklaring levering tot eindverbruik verantwoorde levering tot eindverbruik van de sector binnenvaart of de levering eindverbruik sector zeevaart geen materiële afwijkingen bevat. De verificateur levering tot eindverbruik verzamelt hiervoor toereikende controle-informatie en zorgt voor een aanvaardbaar laag controlerisico.

2. De verificateur levering tot eindverbruik toetst met een materialiteitsgrens van twee procent de volledigheid van de in het register ingevoerde levering tot eindverbruik sector binnenvaart en de levering tot eindverbruik sector zeevaart.

3. Indien de verificateur levering tot eindverbruik geen verificatieverklaring afgeeft, stelt hij een rapport van bevindingen op.

U

Artikel 18 komt te luiden:

Artikel 18

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de verificatie levering tot eindverbruik.

V

Artikel 19 komt te luiden:

Artikel 19

1. De verificateur biomassa voert de verificatiewerkzaamheden op een onbevangen en onpartijdige wijze uit, werkt overeenkomstig een goedgekeurd verificatieprotocol als bedoeld in artikel 15 en is voor het onderdeel verificatie biomassa van het werkveld hernieuwbare energie vervoer:

a. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden op basis van de norm NEN-EN-ISO/IEC 17020:2012 door de Raad voor Accreditatie;

b. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden op basis van de norm NEN-EN-ISO/IEC 17020:2012 door een nationale accreditatie-instantie als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van verordening (EEG) 339/93 (PbEU 2008, L 218).

2. Het bestuur van de emissieautoriteit neemt een verificateur als bedoeld in het eerste lid, die voldoet aan de eisen gesteld in dat lid, op in het register.

W

Artikel 20 komt te luiden:

Artikel 20

1. De verificateur biomassa verkrijgt een redelijke mate van zekerheid dat de hoeveelheid in de verificatieverklaring biomassa verantwoord LPG uit biomassa geen materiële afwijkingen bevat. De verificateur biomassa

verzamelt hiervoor toereikende controle-informatie en zorgt voor een aanvaardbaar laag controlerisico.

2. De verificateur biomassa toetst met een materialiteitsgrens van twee procent de vervaardiging uit biomassa van de hoeveelheid LPG.

X

Artikel 21 komt te luiden:

Artikel 21

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de verificatie biomassa.

Y

Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdelen a en b, wordt na «geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden» ingevoegd «op basis van de norm NEN-EN-ISO/IEC 17020:2012».

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het bestuur van de emissieautoriteit neemt een verificateur als bedoeld in het eerste lid, die voldoet aan de eisen gesteld in dat lid, op in het register.

Z

In artikel 23, tweede lid, wordt:

a. «ingeboekte hernieuwbare energie» telkens vervangen door «ingeboekte CO_2-equivalent-ketenemissiereductie»;

b. in onderdeel a «hoeveelheid hernieuwbare energie» vervangen door «hoeveelheid CO_2-equivalent-ketenemissiereductie.

AA

Artikel 25 komt te luiden:

Artikel 25

Als categorie, bedoeld in artikel 9.7.5.3, derde lid, van de wet, wordt aangewezen ondernemingen die als hoofdactiviteit bedrijfsmatig handelen in energiederivaten, broeikasgasemissierechten of emissiereductie-eenheden.

AB

In artikel 28, eerste lid, wordt onder vervanging van de punt aan het eind van onderdeel c door een puntkomma, een nieuw onderdeel d toegevoegd, luidende:

d. een rekening met een inboekfaciliteit enkel voor het inboeken van elektriciteit niet langer voldoet aan de minimale hoeveelheden in te boeken elektriciteit of de minimale hoeveelheid gemachtigde eindafnemers van een inboekdienstverlener.

AC

Artikel 29 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «1.000 hernieuwbare brandstofeenheden» telkens vervangen door «45.000 emissiereductie-eenheden».

2. In het tweede en derde lid wordt «hernieuwbare brandstofeenheden» vervangen door «emissiereductie-eenheden».

3. Het vierde lid komt te luiden:
4. Voor de toepassing van het eerste lid, wordt het aantal emissiereductie-eenheden gespaard in de volgende volgorde:
a. emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong;
b. emissiereductie-eenheden geavanceerd;
c. emissiereductie-eenheden overig;
d. emissiereductie-eenheden bijlage IX-B;
e. emissiereductie-eenheden conventioneel;
f. emissiereductie-eenheden elektriciteit.

AD

Artikel 30 komt te luiden:

Artikel 30

Het bestuur van de emissieautoriteit rapporteert over het laatst verstreken kalenderjaar jaarlijks aan Onze Minister:
a. de totale hoeveelheid CO_2-equivalent-ketenemissiereductie per ingeboekte soort hernieuwbare energie;
b. de aard en herkomst van de grondstof van de totale hoeveelheid ingeboekte vloeibare en gasvormige biobrandstof, alsmede het gehanteerde duurzaamheidsysteem;
c. de totale hoeveelheid ingeboekte vloeibare en gasvormige hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong, alsmede het gehanteerde vrijwillige systeem.

AE

In artikel 31 wordt na «per soort» telkens ingevoegd «en sector», wordt «hernieuwbare brandstofeenheden» telkens vervangen door «emissiereductie-eenheden» en «1 mei» vervangen door «1 april».

AF

In artikel 32, onderdeel c, wordt «en de gehanteerde duurzaamheidsystemen» vervangen door «, het land van de productie van de grondstof en het gehanteerde duurzaamheidsysteem».

AG

Hoofdstuk 2. Rapportage- en reductieverplichting vervoersemissies, vervalt.

AH

Na artikel 32 wordt een nieuw hoofdstuk met bijbehorende artikelen ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk 2. Raffinagereductie vervoersbrandstoffen

§ 1. Algemeen

Artikel 33

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

redelijke mate van zekerheid: een hoge, maar niet absolute, mate van zekerheid ten aanzien van de vraag of de in de verificatieverklaring raffinagereductie vervoersbrandstoffen verantwoorde hoeveelheid in de raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van biobrandstoffen of conventionele vervoersbrandstoffen vrij zijn van materiële onjuistheden;

rekeninghouder: onderneming die beschikt over een rekening als bedoeld in artikel 9.8.4.3 van de wet;

verificateur raffinagereductie vervoersbrandstoffen: verificateur als bedoeld in artikel 9.8.3.6, eerste lid, van de wet;

wet: Wet milieubeheer.

§ 2. Inboeken

Artikel 34

De hoeveelheid hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong die wordt ingeboekt voldoet aan de broeikasgasemissiereductiedrempels, bedoeld in artikel 29 bis, eerste lid, van de richtlijn hernieuwbare energie.

Artikel 35

1. Onze Minister keurt op aanvraag van de verificateur, bedoeld in artikel 36, eerste lid, een verificatieprotocol, of wijzigingen daarvan, goed.
2. Onze Minister verleent goedkeuring aan het verificatieprotocol, of wijzigingen daarvan, indien hij een gerechtvaardigd vertrouwen heeft dat de verklaringen, bedoeld in artikel 36, derde, vierde en vijfde lid, op een juiste wijze tot stand komen.
3. Onze Minister beslist binnen twaalf weken na ontvangst van een aanvraag als bedoeld in het eerste lid. De termijn kan eenmaal met ten hoogste vier weken worden verlengd.
4. De goedkeuring geldt voor de duur van een door onze Minister te bepalen termijn van ten hoogste vijf kalenderjaren, met inbegrip van het kalenderjaar waarin de goedkeuring is gegeven en vervalt bij de inwerkingtreding van een wijziging van de regelgeving wanneer en voor zover de wijziging het verificatieprotocol betreft.

Artikel 36

1. De verificateur raffinagereductie vervoersbrandstoffenvoert de verificatiewerkzaamheden op een onbevangen en onpartijdige wijze uit, werkt overeenkomstig een goedgekeurd verificatieprotocol als bedoeld in artikel 35 en is voor het onderdeel raffinagereductie vervoersbrandstoffen van het werkveld hernieuwbare energie vervoer:

a. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden door de Raad voor Accreditatie;

b. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden door een nationale accreditatie-instantie als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 juli 2008 tot

vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van verordening (EEG) 339/93 (PbEU 2008, L 218).

2. Het bestuur van de emissieautoriteit neemt een instelling als bedoeld in het eerste lid, die voldoet aan de eisen, gesteld in dat lid, op in het register.

3. De verificateur raffinagereductie vervoersbrandstoffen verkrijgt een redelijke mate van zekerheid dat de in de verificatieverklaring verantwoorde hoeveelheid in de raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van biobrandstoffen of conventionele vervoersbrandstoffen geen materiële afwijkingen bevat. De verificateur raffinagereductie vervoersbrandstoffen verzamelt hiervoor toereikende controle-informatie en zorgt voor een aanvaardbaar laag controlerisico.

4. De verificateur raffinagereductie vervoersbrandstoffen toetst met een materialiteitsgrens van twee procent de hoeveelheid in de raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van biobrandstoffen of conventionele vervoersbrandstoffen.

5. Indien de verificateur raffinagereductie vervoersbrandstoffen geen verificatieverklaring afgeeft, stelt hij een rapport van bevindingen op.

6. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de verificatie raffinagereductie vervoersbrandstoffen.

Artikel 37

1. Het bestuur van de emissieautoriteit kan het bijschrijven van raffinagereductie-eenheden voor ten hoogste vier weken opschorten. Het bestuur doet van de opschorting onverwijld mededeling aan de raffinaderijhouder.

2. Het bestuur van de emissieautoriteit beslist binnen de termijn, bedoeld in het eerste lid, over de bijschrijving van de raffinagereductie-eenheden. Indien niet binnen die termijn is beslist, schrijft het bestuur de raffinagereductie-eenheden bij op de rekening van de raffinaderijhouder.

3. De termijn, bedoeld in het eerste lid, kan eenmaal met ten hoogste vier weken worden verlengd. Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 38

De gevolgen van een ambtshalve vaststelling als bedoeld in artikel 9.8.3.7, eerste lid, van de wet, worden verrekend met het saldo van het lopende kalenderjaar.

Artikel 39

De CO_2-equivalent-ketenemissiereductie wordt berekend met inachtneming van bijlage V van de richtlijn hernieuwbare energie.

§ 3. Register raffinagereductie-eenheden

Artikel 40

Aan de eisen, bedoeld in artikel 9.8.4.4, eerste lid, van de wet is in elk geval niet voldaan indien de aanvrager niet:

a. heeft aangetoond de voor de aangevraagde rekening vereiste hoedanigheid te bezitten;

b. de vereiste gegevens heeft overgelegd.

Artikel 41

Een vermoeden van fraude of misbruik van een rekening als bedoeld in artikel 9.8.4.4 van de wet bestaat in elk geval, indien:

a. de handelingen met betrekking tot de rekening afwijken van het gebruikelijke patroon van handelingen met betrekking tot die rekening;

b. derden zich mogelijk toegang tot de rekening hebben verschaft, of

c. de rekeninghouder een vermoeden van fraude of misbruik heeft geuit.

Artikel 42

1. Het bestuur van de emissieautoriteit kan een rekening in elk geval ambtshalve opheffen indien:

a. de rekeninghouder niet langer de hoedanigheid bezit op basis waarvan hij een rekening heeft gekregen;

b. ondanks herhaalde kennisgevingen de gronden voor de blokkering niet binnen een redelijke termijn zijn opgeheven;

c. gedurende twaalf maanden geen activiteit is geweest op de rekening;

d. de rekeninghouder daarom verzoekt.

2. Een rekening wordt niet opgeheven als op de rekeninghouder nog een verplichting rust als bedoeld in de artikel 9.8.3.7, vijfde lid, van de wet.

Artikel 43

Het gedeelte, bedoeld in artikel 9.8.4.5, eerste lid, van de wet, bedraagt:

a. voor de raffinaderijhouder, ten hoogste tien procent van het aantal raffinagereductie-eenheden dat door het bestuur van de emissieautoriteit op zijn rekening is bijgeschreven in het kalenderjaar dat direct voorafgaat aan de datum, bedoeld in artikel 9.8.4.5, eerste lid, van de wet;

b. voor de leverancier tot eindverbruik, bedoeld in artikel 9.7.1.1, van de wet, ten hoogste twintig procent van het percentage, bedoeld in de artikelen 3, zesde lid, 5a, vijfde lid, en 5d, vierde lid, dat hij minimaal verschuldigd is over het kalenderjaar dat direct voorafgaat aan de datum, bedoeld in artikel 9.8.4.5, eerste lid, van de wet;

c. voor de onderneming, bedoeld in artikel 25, ten hoogste 45.000 raffinagereductie-eenheden.

§ 4. Rapportage

Artikel 44

Het overzicht, bedoeld in artikel 9.8.3.4, eerste lid, van de wet, vermeldt met betrekking tot het gedeelte van het kalenderjaar of het kalenderjaar waarop het overzicht betrekking heeft:

a. het aantal in het register bijgeschreven raffinagereductie-eenheden;

b. het aantal in dat kalenderjaar gespaarde raffinagereductie-eenheden.

ARTIKEL II

Het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsomschrijving van *biobrandstoffen* komt te luiden:

biobrandstoffen als bedoeld in artikel 2, onderdeel 33, van richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PbEU 2018, L 328);

2. In de alfabetische rangschikking wordt de volgende begripsbepaling en bijbehorende begripsomschrijving ingevoegd:
Verordening (EU) 2023/1805: Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PbEU L 234/48);

B

Onder het plaatsen van de aanduiding « 1.» voor de tekst van artikel 2.1, wordt aan artikel 2.1 een nieuw lid toegevoegd, luidende:
2. In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
leverancier: leverancier tot eindverbruik als bedoeld in artikel 9.7.1.1 van de Wet milieubeheer, met uitzondering van de daar genoemde leverancier met een levering tot eindverbruik sector zeevaart;

C

Artikel 2.5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt de zinsnede «, met dien verstande dat diesel in afwijking van die specificaties meer dan 7% methylvetzuurgehalte mag bevatten».

2. Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid wordt na het eerste lid een lid ingevoegd, luidende:
2. Leveranciers brengen in ieder geval diesel met een methylvetzuurgehalte (FAME) tot 7% in de handel.

D

Artikel 2.9, derde lid, onderdeel b, komt te luiden:
b. het maximale percentage methylvetzuur (FAME), in het geval de diesel meer dan 7% methylvetzuur (FAME) bevat, en

E

Artikel 3.3 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel c, wordt «ten minste drie jaar» vervangen door «ten minste vijf jaar».

2. Na het tweede lid worden twee leden toegevoegd, luidende:
3. De leverancier, bedoeld in het eerste lid:
a. registreert zich bij Onze Minister;
b. stuurt elke drie maanden een afschrift van zijn brandstofleveringsnota's, aangevuld overeenkomstig bijlage I van Verordening (EU) 2023/1805, aan Onze Minister.
4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het derde lid.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. In dat besluit kan worden bepaald dat de artikelen van dit besluit terugwerken tot en met een in dat besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 19 mei 2026

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

Uitgegeven de *tweeëntwintigste* mei 2026

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

stb-2026-117
ISSN 0920 - 2064
's-Gravenhage 2026

NOTA VAN TOELICHTING

I Algemeen deel

1. Inleiding

Dit besluit betreft een wijziging van het Besluit energie vervoer (hierna: Bev) en het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging (hierna: Bbl) in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413[1] (hierna: wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie). Met de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie worden de richtlijn hernieuwbare energie[2] en de richtlijn brandstofkwaliteit[3] gewijzigd. De wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie wordt in eerste instantie geïmplementeerd met het wetsvoorstel tot wijziging van de titels 9.7 en 9.8 van de Wet milieubeheer[4] en vervolgens nader uitgewerkt met dit wijzigingsbesluit. Bij het wijzigingsbesluit worden ook de afspraken uit het Klimaatakkoord[5] ten aanzien van aanvullende inzet van hernieuwbare energie in het wegverkeer betrokken, de afspraken gemaakt bij de voorjaarsbesluitvorming van 2023 en 2025 inzake het verhogen van het verplichte aandeel hernieuwbare energie in het wegverkeer[6], alsmede de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit 2020[7] en het Nationaal plan energiesysteem[8]. De wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie moet uiterlijk 21 mei 2025 zijn omgezet.

Volgens artikel 25 van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, dient de lidstaat zijn brandstofleveranciers aan vervoer te verplichten om te zorgen dat in 2030 ofwel het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen in het eindgebruik van energie 29 procent is, dan wel dat in dat kalenderjaar een besparing van de broeikasgasintensiteit van ten minste 14,5 procent ten opzichte van een referentiescenario behaald wordt. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat primair op CO_{2eq}-ketenemissiereductie wordt gestuurd in Nederland (CO_2-ketensturing). Hiervoor wordt voor elke levering van hernieuwbare energie gekeken naar de daadwerkelijke WtW CO_{2eq}-ketenemissiereductie[9] die is behaald ten opzichte van de fossiele referentie[10]. Dit stimuleert de verduurzaming van de productieketen van

---

[1] Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europese Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad (Pb L van 31.10.2023).

[2] Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (herschikking) (PbEU 2018 L 328).

[3] Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PbEG L 350).

[4] Wet van 1 april 2026 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de accijns in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad (Stb. 2026, 83).

[5] Kamerstukken II 2018/19, 32 813, nr. 342. p. 9 e.v.

[6] Kamerstukken II 2022/23, 36 350, nr. 1.

[7] Kamerstukken II, 2020/21, 32 813, nr. 572.

[8] Kamerstukken II, 2023/24, 32 813, nr. 1319.

[9] Well to wheel: emissies die vrijkomen vanaf de bron tot en met gebruik in het voertuig.

[10] Fossiele referentie voor brandstoffen (94 gCO_{2eq}/MJ) of elektriciteit (183 gCO_{2eq}/MJ) zoals beschreven in bijlage V van Richtlijn (EU) 2023/2413. Deze fossiele referentie wordt vergeleken met resterende ketenemissies van de hernieuwbare energie. Hiermee wordt bij inboeking vastgesteld hoeveel ketenemissiereductie er is behaald waarvoor eenheden zullen worden toegekend.

hernieuwbare energie. Deze ketenbenadering wijkt af van de TtW[11]-benadering waar het Klimaatwet[12] van uitgaat.

In een TtW-benadering wordt de uitstoot in de productieketen, van zowel fossiele als hernieuwbare energie, niet toebedeeld aan de vervoersdoelstelling. Dit verschil heeft tot gevolg dat dezelfde hoeveelheid geleverde hernieuwbare energie een verschillende TtW- en WtW-bijdrage kan hebben[13].

Naast voornoemde doelstelling gericht tot brandstofleveranciers aan vervoer, stelt de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie in artikel 3 een bindende doelstelling voor het aandeel hernieuwbare energie in het totale Europese verbruik vast van tenminste 42,5% in 2030 met een vrijwillige extra bijdrage van 2,5%, waarmee het totaal op 45% uitkomt. De richtlijn stelt geen separate, nationaal verplichte doelstelling vast voor de lidstaten wat betreft het aandeel hernieuwbare energie in het totale verbruik. Elke lidstaat draagt nationaal bij aan de Europese doelstelling van 42,5% hernieuwbare energie, met inzet in de drie deelsectoren elektriciteit, verwarming/koeling en vervoer. De Europese Commissie verwacht op basis van de indicatieve formule die in de Governance Verordening (Verordening (EU) 2018/1999) is vastgelegd een bijdrage van Nederland van 39% in 2030.

Het uitgangspunt van het Klimaatakkoord, te weten dat de vervuiler financieel voor zijn eigen verduurzaming verantwoordelijk wordt gehouden, is omgezet in de vorm van vervoerssectorspecifieke verplichtingen op brandstofleveranciers (sectorsturing). In de voorjaarsnota van 2023 is afgesproken dat brandstofleveranciers aan de wegsector, naast de prestatie hernieuwbare energie die de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie verlangt, een aanvullende prestatie van 20 PJ hernieuwbare energie moeten leveren. Deze hoeveelheid komt met 1,7 Mton WtW[14] CO_{2eq}-ketenemissiereductie overeen. Omwille van het behalen van de klimaatdoelen voor de vervoerssector in 2030, is vervolgens in de voorjaarsbesluitvorming van 2025 een aanvullende prestatie van biobrandstoffen of hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong ter waarde van 1,4 Mton WtW[15] afgesproken. Ook is toen besloten om geen correctiefactor toe te passen bij het gebruik van zogenaamde raffinagereductie-eenheden bij het voldoen aan het onderdeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer, met als gevolg dat dit onderdeel van de jaarverplichting van de sector land wordt verhoogd om de doelen van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie veilig te stellen. Bij deze besluitvorming is bovendien een maatregel aangekondigd die leidt tot de aanvullende inzet van hernieuwbare elektriciteit ter waarde van 0,4 Mton[16]. De jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer voor de sector land is aldus in het voorjaar van 2025 met 1,8 Mton WtW[17] verhoogd voor de jaren 2028, 2029 en 2030.

---

[11] Tank to Wheel: emissies die vrijkomen bij gebruik van het voertuig.

[12] Wet van 2 juli 2019, houdende een kader voor het ontwikkelen van beleid gericht op onomkeerbaar en stapsgewijs terugdringen van de Nederlandse emissies van broeikasgassen teneinde wereldwijde opwarming van de aarde en de verandering van het klimaat te beperken (Klimaatwet) (Stb. 2019, 253).

[13] Bijvoorbeeld een fossiele diesel. Deze heeft in een WtW benadering een uitstoot van 94 gCO_2/MJ, conform de Richtlijn hernieuwbare energie, maar in een TtW benadering is deze uitstoot 72,5 gCO_2/MJ.

[14] 1,5 Mton TtW.

[15] 1,2 Mton TtW.

[16] 0,3 Mton TtW.

[17] 1,5 Mton TtW.

Voor het behalen van de doelstelling hernieuwbare energie voor vervoer, heeft Nederland de wettelijke systematiek hernieuwbare energie vervoer ingevoerd. Deze systematiek, neergelegd in titel 9.7 van de Wet milieubeheer, wordt aangepast opdat de brandstofleveranciers in Nederland tot het behalen van een CO_{2eq}-ketenemissiereductie verplicht worden. De systematiek bestaat uit twee hoofdonderdelen. Het eerste onderdeel betreft de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer voor leveranciers tot eindverbruik, te weten de verplichting voor brandstofleveranciers om jaarlijks ter grootte van de tot eindverbruik aan een sector geleverde brandstof een CO_{2eq}-ketenemissiereductie te behalen in de vorm van een hoeveelheid emissiereductie-eenheden (ERE's) op zijn rekening in het Register hernieuwbare energie vervoer. Het tweede onderdeel van de systematiek ziet op het inboeken van geleverde hernieuwbare energie aan de sectoren land, binnenvaart en zeevaart, een handeling die het Register hernieuwbare energie vervoer beloont met de bijschrijving van de verhandelbare eenheid ERE.

De onderhavige wijzigingen van het Besluit energie vervoer, met een nadere uitwerking van de systematiek hernieuwbare energie vervoer, worden in hoofdlijnen in hoofdstuk 2 van deze nota van toelichting toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt in hoofdlijnen ingegaan op de wijzigingen van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan op aspecten rondom de uitvoering en handhaving van de (nieuwe) regels van de systematiek hernieuwbare energie vervoer en de het gewijzigde besluit brandstoffen luchtverontreiniging, terwijl in hoofdstuk 5 de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu worden toegelicht. Hoofdstuk 6 behandelt de advisering en consultatie van dit wijzigingsbesluit. Het tweede deel van deze toelichting bevat een artikelsgewijze toelichting van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie. En ten slotte is in de bijlage de implementatietabel opgenomen.

2. Hoofdlijnen wijziging Besluit energie vervoer

2.1 Samenvatting op hoofdlijnen

Het hoofddoel van het nationale beleid inzake hernieuwbare energie voor vervoer (en daarmee de systematiek hernieuwbare energie vervoer), is het vervangen van fossiele brandstof in de vervoerssector door een vorm van hernieuwbare energie. De wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie biedt lidstaten ruimte om de doelstellingen met nationaal beleid in te vullen, op de voorwaarde dat ze overeenkomstig de in de richtlijn opgenomen berekeningsmethoden (zie artikelen 7 en 25 tot en met 27 richtlijn hernieuwbare energie) kunnen aantonen in 2030 te hebben voldaan aan de nationale doelstelling en de bindende streefcijfers voor brandstofleveranciers. Zoals in de inleiding reeds is vermeld, wordt deze beleidsruimte in Nederland in belangrijke mate ingevuld door de afspraken uit het Klimaatakkoord en de Klimaatwet, uit de voorjaarsnota's van 2023 en 2025, uit de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit 2021 en het Nationaal plan energiesysteem in het kader van de Parijsdoelstelling.

Bovengenoemde doelstellingen dienen binnen een robuuste systematiek verwezenlijkt te worden, waarin de nadruk ligt op een hernieuwbare energiedrager van hoge kwaliteit, te weten biobrandstof uit bijlage IX deel A-grondstoffen (geavanceerde biobrandstof) van de richtlijn hernieuwbare energie, hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare waterstof of daarop gebaseerde brandstoffen. De noodzakelijke wijziging van de systematiek energie vervoer wordt vormgegeven langs zes beleidsdoelen, te weten:

– de inrichting van de sectordoelen in de systematiek hernieuwbare energie vervoer (paragraaf 2.2);
– het gebruik van op hernieuwbare waterstof gebaseerde brandstoffen in raffinageprocessen (paragraaf 2.3);
– het verhandelen van eenheden tussen vervoerssectoren (paragraaf 2.4);
– het inboeken van geleverde elektriciteit aan vervoer en mobiele machines (paragraaf 2.5);
– het gebruik van de inboekdienstverlener voor geleverde elektriciteit (paragraaf 2.6);
– de kwantitatieve bijdrage aan de klimaatdoelstellingen (paragraaf 2.7); en
– het afschrijven van ERE's bij het voldoen aan de jaarafsluiting en het sparen van ERE's.

2.2 Inrichting van de sectordoelen in de systematiek hernieuwbare energie vervoer; uitgangspunten

Bij het vaststellen van de hoogte van de jaarlijkse reductiedoelstellingen tot en met 2030 van de vervoerssectoren land, binnenvaart en zeevaart, gelden de volgende uitgangspunten:

De vervuiler betaalt

Het Klimaatakkoord en de Klimaatwet stelt als uitgangspunt bij klimaatbeleid dat de vervuiler betaalt. De Tweede Kamer heeft de regering bij motie opgeroepen afbouwpaden te presenteren voor fossiele subsidies.[18] Als sommige vervoerssectoren een verplichting krijgen die in 2030 lager dan 14,5% CO_{2eq}-ketenemissiereductie is, dan heeft dat tot gevolg dat een andere sector dat tekort moet opvangen (de berekening van de richtlijn hernieuwbare energie ziet immers op het totaal van geleverde brandstoffen aan de vervoerssector). Elke sector die een reductiedoelstelling verkrijgt die hoger dan 14,5% is, betaalt dan voor dat hogere gedeelte voor de vervuiling die een andere sector veroorzaakt heeft. Een dergelijke verlegging van de verantwoordelijkheid valt onder de definitie van een fossiele subsidie, omdat de overheid op die manier een voordeel verschaft aan een vervuilende sector.

Elke sector verduurzaamt

De wijziging van de Wet milieubeheer heeft sectorsturing mogelijk gemaakt, hetgeen betekent dat brandstofleveranciers voor hun leveringen aan de sectoren land, binnenvaart en zeevaart een onderscheidenlijke CO_{2eq}-ketenreductieverplichting kunnen krijgen. Een CO_{2eq}-keten-reductieverplichting die op het totaal aan alle vervoerssectoren geleverde brandstof zou rusten, zal tot gevolg hebben dat hernieuwbare energie vooral aan de vervoerssector geleverd zal worden met de meest kostenefficiënte inzet van hernieuwbare energie. In dat geval zou naar verwachting de meeste hernieuwbare energie naar de sector zeevaart gaan, terwijl de overige vervoerssectoren beduidend minder leveringen van biobrandstof kregen. In het Klimaatakkoord, beleidsnota's en in verschillende sectorafspraken (zoals de Green Deal binnenvaart), zijn afspraken gemaakt over het vergroten van de inzet van hernieuwbare energie in verschillende sectoren. Deze afspraken kunnen verwezenlijkt worden door de verschillende vervoerssectoren een eigen verplichting op te leggen.

[18] Kamerstukken II, 2023/24, 32 813, nr. 1300.

Investeringszekerheid

Voor producenten van hernieuwbare energie voor vervoer en brandstofleveranciers is helderheid over de vormgeving van de verplichting van groot belang. Een ruime bevoegdheid voor brandstofleveranciers om een brandstoftransitieverplichting van een bepaalde vervoerssector te voldoen met ERE's uit een andere sector, schept onzekerheid en bewerkstelligt dat bedrijven minder investeren in productiecapaciteit. De investeringzekerheid is gebaat bij duidelijke subverplichtingen voor de meest gewenste hernieuwbare energie vervoer, zoals geavanceerde biobrandstoffen (bijlage IX, deel A, van de richtlijn hernieuwbare energie) en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.

Eindbestemming brandstoffenvisie

De brandstoffenvisie ziet voor het gebruik van hernieuwbare brandstoffen (biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) een eindbestemming in de sectoren binnenvaart en zeevaart (de luchtvaartsector is van de systematiek hernieuwbare energie vervoer uitgesloten, maar geldt ook als eindbestemming). In de sector land hebben ze slechts een transitierol, op weg naar volledig elektrische motorisering. Om alvast naar het einddoel van de brandstoffenvisie te bewegen, dienen de sectoren binnenvaart en zeevaart een hogere verplichting te krijgen.

Innovatiebevordering

De toekomst van hernieuwbare brandstoffen ligt in geavanceerde biobrandstoffen (uit grondstoffen uit de lijst van bijlage IX, deel A, van de richtlijn hernieuwbare energie) en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Zoals in de brandstoffenvisie is neergelegd, vinden dergelijke brandstoffen met name een toepassing in de luchtvaart en de zeevaart. Voor de sector zeevaart geldt dat verschillende geavanceerde biobrandstoffen reeds beschikbaar zijn.

Kostenefficiëntie

De inzet van hernieuwbare energie is niet in elke vervoerssector even gemakkelijk. Motoren van zeeschepen zijn dikwijls in staat op eenvoudige biobrandstoffen te varen. Motoren van wegvoertuigen en binnenschepen kunnen slechts op kwalitatief hoogwaardige vormen van hernieuwbare energie functioneren. Luchtvaartuigen kunnen op een beperkt aantal hernieuwbare brandstoffen vliegen. Als gevolg hiervan, zijn leveringen van hernieuwbare energie aan de sector zeevaart het goedkoopst en leveringen aan de sector luchtvaart het duurst. De kosten van leveringen van hernieuwbare energie aan de sectoren land en binnenvaart zitten daartussenin. De goedkoopste manier om aan de nationale doelstelling hernieuwbare energie voor vervoer te voldoen, is daarom een hoge inzet van hernieuwbare energie in de sector zeevaart. Dat kan bewerkstelligd worden door een hoge verplichting aan de sector zeevaart op te leggen of door een ruime bevoegdheid voor brandstofleveranciers om hun brandstoftransitieverplichting van een bepaalde vervoerssector te voldoen met ERE's uit een andere sector.

Behoud concurrentiepositie

Omdat de brandstoftanks van zeeschepen en binnenschepen grote hoeveelheden brandstof kunnen bevatten, kan een prijsverschil voor brandstof tot gevolg hebben dat schepen buiten Nederland gaan tanken (bunkeren). Het gevolg daarvan zou zijn dat de CO_{2eq}-uitstoot verplaatst

uit Nederland, maar ook dat de bijdrage van deze sectoren aan de Nederlandse economie verdwijnt.

Gelet op de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, die een CO_{2eq}-ketenemissiereductieverplichting oplegt over de gehele brandstoffenplas, met inbegrip van de internationale sectoren luchtvaart en zeevaart aan alle lidstaten, is dat risico beperkt tot landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER). Indien de verplichting in Nederland op de sectoren binnenvaart en zeevaart hoger zou zijn dan in omringende landen binnen de EER en de vaarbewegingen zich zouden verplaatsen naar die landen, dan heeft dat tot gevolg dat die landen een CO_{2eq}-ketenemissiereductieverplichting over een grotere brandstoffenplas moeten behalen. Dat is een onwenselijke situatie voor deze landen. Het risico van het verplaatsen van de bunkering naar landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER), is bij een te hoge prijsstijging mogelijk, vanwege van het vermijden van de CO_{2eq}-ketenemissiereductieverplichting.

Beperken prijsstijgingen aan de pomp

Omdat hernieuwbare brandstoffen duurder zijn dan fossiele brandstoffen, vertaalt zich een hogere verplichting in de sector land direct naar een prijsstijging voor de consument aan de brandstofpomp. Indien de sector land een groter deel van de nationale doelstelling hernieuwbare energie voor vervoer moet dragen, betekent dit een hogere prijs aan de pomp; omgekeerd, indien andere sectoren een groter deel van de verplichting op zich nemen, betekent dit een lagere prijs aan de pomp voor automobilisten. Om een brandstofprijsstijging aan de pomp te matigen, zou de verplichting in de overige sectoren verhoogd kunnen worden zodat deze in de sector land lager kan zijn. De invoering van een bevoegdheid voor brandstofleveranciers om een brandstoftransitieverplichting sector land te voldoen met ERE's uit een andere sector, zou kostenverlagend kunnen werken, maar dat zou betekenen dat de sector land betaalt voor de verduurzaming van andere vervoerssectoren.

Hogere bijdrage aan nationale klimaatdoelen

Alleen de binnenlandse brandstoffenplas telt mee voor het Klimaatakkoord en de Klimaatwet. Deze plas omvat de sector land en een gedeelte van de sector binnenvaart. Wanneer met de omzetting van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie rekening gehouden moet worden met het binnenlandse klimaatdoel, dan moet de verplichting op de sectoren land en binnenvaart hoog zijn en die op de sector zeevaart laag.

De vertaling van bovenstaande uitgangspunten in keuzes ter inrichting van de systematiek is schematisch in de onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1: Schematische vertaling van uitgangspunten in keuzemogelijkheden ter inrichting van de systematiek

	Hoogte verplichting land	**Hoogte verplichting zeevaart**	**Hoogte verplichting binnenvaart**	**Grootte vrije ruimte**	**Subverplichtingen hernieuwbare brandstoffen/bijlage IX-deel A**
De vervuiler betaalt	Gelijk aan andere sectoren	Gelijk aan andere sectoren	Gelijk aan andere sectoren	Klein	.
Elke sector verduurzaamt	Gelijk aan andere sectoren	Gelijk aan andere sectoren	Gelijk aan andere sectoren	Klein	.
Investeringszekerheid	.	.	.	Klein	Hoog

	Hoogte verplichting land	Hoogte verplichting zeevaart	Hoogte verplichting binnenvaart	Grootte vrije ruimte	Subverplichtingen hernieuwbare brandstoffen/bijlage IX-deel A
Eindbestemming brandstoffenvisie	Laag	Hoog	Hoog	.	.
Innovatiebevordering	.	.	.	Klein	Hoog
Kosten-efficiëntie	Gemiddeld	Hoog	Gemiddeld	Groot	Laag
Internationale concurrentiepositie	Hoog	Laag	Gemiddeld	.	.
Beperken prijseffecten pomp	Laag	Hoog	Hoog	Groot	Laag (voor land)
Hogere bijdrage aan nationale klimaatdoelen	Hoog	Laag	Hoog	Klein	.

Verwerking uitgangspunten

Op basis van deze uitgangspunten, is de 14,5%-reductie in broeikasgasintensiteit van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie zo evenredig mogelijk verdeeld over de drie vervoerssectoren.

Voor de sector binnenvaart geldt daarom een verplichting van 14,5%. Voor de sector zeevaart bepaalt artikel 27, vijfde lid, van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie dat bij de berekening van 14,5%-minimumbijdrage, de hoeveelheid aan de zeevaartsector geleverde energie verondersteld wordt niet meer dan 13% van het bruto-eindverbruik van energie van de lidstaat te bedragen. Gelet op deze bepaling, leidt een evenredige verdeling van de 14,5%-minimumbijdrage tot een jaarverplichting voor de sector zeevaart die lager is dan die voor de sectoren land en binnenvaart. Met name vanwege het uitgangspunt «behoud concurrentiepositie», is gekozen het aandeel niet te verhogen tot 14,5%.

De verplichting die aan de zeevaartsector wordt opgelegd, is hoger dan de grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit (CO_{2eq}-ketenemissiereductie) die de verordening (EU) 2023/1805 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in zeevervoer (hierna: FuelEU Maritiem[19]) van rederijen verlangt. Dat komt enerzijds doordat de hoogte van de CO_{2eq}-ketenemissiereductie in die verordening lager is en anderzijds doordat fossiel LNG kan worden gebruikt om aan die verplichting te voldoen, waar dit voor de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie niet geldt. Het opleggen van een jaarverplichting aan de brandstofleveranciers in de sector zeevaart, verhindert dat de sector land opdraait voor de kosten voor de verduurzaming van de sector zeevaart. Bilaterale afspraken tussen Nederland en België verzekeren dat België ten minste een even hoge verplichting aan de zeevaartbrandstofleveranciers zal opleggen als Nederland[20], waardoor de concurrentiepositie van Nederlandse bunkerbrandstofleveranciers ten opzichte van de voornaamste concurrent in de Europese Unie behouden blijft. De afspraken met België bewaken ook de concurrentiepositie van Nederlandse brandstofleveranciers aan de sector binnenvaart.

[19] Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (FuelEU Maritiem (PbEU L 234/48).

[20] Staatscourant 2024, nr. 18385.

Met de EU-verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart[21]), heeft de Uniewetgever voor de sector luchtvaart een bijzondere wetgeving (lex specialis) uitgevaardigd. Maatregelen van lidstaten, al dan niet gebaseerd op de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, die tot gevolg hebben dat brandstofleveranciers meer luchtvaartbrandstoffen moeten bijmengen dan de verordening voorziet, zijn niet toegestaan. Dit verbod heeft tot gevolg dat de sector luchtvaart geen onderdeel uitmaakt van het systeem hernieuwbare energie vervoer.

Van de sector land wordt de hoogste bijdrage verwacht. Ten eerste levert deze sector het deel van de minimumbijdrage dat evenredig aan hem toekomt (14,5%). Ten tweede neemt de sector land dat gedeelte van minimumbijdrage dat de sector luchtvaart niet voor zijn rekening kan nemen als gevolg van de ReFuelEU Luchtvaart (3,5%). Ten derde krijgt de sector land een verhoging zoals afgesproken in de voorjaarsnota's van 2023 (4,3%) en 2025 (4,5%), om zo de klimaatdoelen die zijn afgesproken in het Klimaatakkoord en de Klimaatwet te behalen. Ten vierde is een ophoging van (0,3%) opgenomen ter compensatie van de mogelijke inzet van raffinagereductie-eenheden bij het voldoen aan het onderdeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting. De sector land is in staat deze verhoging te dragen. De komende jaren wordt een forse toename van het aantal elektrische wegvoertuigen verwacht. Dit is het gevolg van de Visie duurzame energiedragers en het Nationaal plan energiesysteem, alsook aanpalend beleid, zoals het verbod op de verkoop van nieuw geproduceerde auto's met een verbrandingsmotor per 2035 en het systeem van verhandelbare emissierechten voor vervoer en de bebouwde omgeving (EU ETS-2). Ook dragen nationale instrumenten, zoals de fiscale normering van de zakelijke leasemarkt, de subsidieregeling waterstof in mobiliteit, de MRB-gewichtscorrectie[22] en het beleid rondom zero-emissiezones en logistieke laadinfrastructuur, bij aan de toename van elektrische wegvoertuigen. In de internetconsultatie is overwegend positief gereageerd op de hoogte van de jaarverplichting.

2.2.1 Limiet gebruik conventionele biobrandstof tot 2030 op niveau 2020

Onder een conventionele biobrandstof wordt een biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen, zoals bedoeld in de richtlijn hernieuwbare energie, verstaan. In het Klimaatakkoord en de Klimaatwet is afgesproken dat, voor het behalen van de doelstelling hernieuwbare energie in vervoer, het aandeel van conventionele biobrandstoffen niet groter is dan dat in 2020[23]. Ter uitvoering van deze afspraak, wordt het gebruik van conventionele biobrandstof beperkt tot 1,4% van de energie-inhoud van de levering tot eindverbruik in 2020 (dus: 1,2% CO_{2eq}-ketenemissiereductie), een hoeveelheid die dus niet meegroeit met de uitbreiding van de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer naar de sectoren binnenvaart en zeevaart. Op wetsniveau is daarnaast vastgelegd dat alleen geleverde biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen, die

---

[21] Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart) (PbEU 2023 L 31/10/2023).

[22] Dit is een regeling die verhindert dat elektrische auto's in een hoge schrijf van de motorrijtuigenbelasting vallen op grond van hun dikwijls hogere gewicht dan auto's met een verbrandingsmotor.

[23] In het Klimaatakkoord is afgesproken: *«Daarom komen alle partijen overeen dat voor het realiseren van deze hernieuwbare energiedoelstelling voor transport (inclusief de 27 PJ) in ieder geval niet meer additionele biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen in Nederland worden ingezet dan het niveau van 2020»*

volgens de gedelegeerde verordening (EU) 2019/807[24] een laag risico op indirecte veranderingen van landgebruik (ILUC) hebben, ingeboekt mag worden. Behalve palmolie geldt in Nederland ook sojaolie als een grondstof met een hoog risico op ILUC en mag een geleverde biobrandstof uit palmolie of sojaolie daarom niet ingeboekt worden, tenzij de olie een gecertificeerd laag risico op ILUC heeft. Daarnaast volgt de regering gedelegeerde verordening (EU) 2019/807, om te bepalen welke grondstoffen een hoog risico op ILUC hebben. De gedelegeerde verordening is namelijk vastgesteld op basis van de best beschikbare en meest actuele wetenschappelijke data ten aanzien van ILUC. Deze gedelegeerde verordening wordt door de Europese Commissie regelmatig geactualiseerd. De regering volgt dus in regelgevend opzicht de invulling die is gegeven met gedelegeerde verordening (EU) 2019/807 voor gewassen met hoog ILUC-risico, maar tegelijkertijd zal ze zich actief blijven inspannen om de partijen te wijzen op de afspraak uit het Klimaatakkoord waarin ze toezeggen de huidige praktijk waarin geen palm- en sojaolie wordt ingezet voor biobrandstoffen, voort te zetten.

Het gebruik van biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen is nagenoeg stabiel gebleven tussen 2011 en 2023[25]. Het betrof bijna uitsluitend de inzet van biobrandstof uit suiker- en zetmeelhoudende gewassen als bio-ethanol in benzine. Voor biobrandstoffen die in Nederland worden ingezet komen de grondstoffen op basis van suiker- en zetmeelhoudende gewassen van buiten Nederland. Ook blijkt dat de sector werkt op basis van het cascaderingbeginsel, waardoor de stromen, die bij de voedselproductie vrijkomen, maximaal worden benut: eiwitten uit mais en tarwe voor veevoer worden gescheiden voor suikers voor de ethanol. Een verband tussen hogere voedselprijzen of voedseltekort en de vraag naar deze grondstoffen voor biobrandstof is vaak onderzocht, maar niet gevonden of verwaarloosbaar gebleken. Gelet op deze vaststelling, wordt de afspraak uit het Klimaatakkoord, om de limiet gelijk te houden aan het niveau van fysieke inzet 2020, voortgezet. De productie van biobrandstoffen levert ook kansen op voor investeringen in duurzaam landgebruik voor voedsel en brandstoffen. Ontwikkelingen van voedselprijzen zijn afhankelijk van meerdere factoren, dus dit blijft altijd een aandachtpunt. Er zijn instrumenten beschikbaar, en reeds geïmplementeerd, om de ontwikkelingen op het gebied van biobrandstoffen duurzaam laten verlopen.[26] [27]

---

[24] Gedelegeerde verordening (EU) 2019/807 van de commissie van 13 maart 2019 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft het bepalen van de grondstoffen met een hoog risico van indirecte veranderingen in landgebruik waarbij een belangrijke uitbreiding van het productiegebied naar land met grote koolstofvoorraden waar te nemen valt, en de certificering van biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen met een laag risico op indirecte veranderingen in landgebruik (PbEU 2019, L 133). Indirecte verandering in landgebruik vindt plaats wanneer de traditionele productie van gewassen voor voedsel- en voederdoeleinden wordt vervangen door de teelt van gewassen voor biobrandstof, vloeibare biomassa en biomassabrandstof. Dergelijke bijkomende vraag vergroot de druk op land en kan leiden tot de uitbreiding van landbouwgrond naar gebieden met hoge koolstofvoorraden, zoals bos en veen, met extra broeikasgasemissies tot gevolg.

[25] NEa, Rapportage hernieuwbare energie vervoer in Nederland 2023, https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/rapportages-hernieuwbare-energie-voor-vervoer/documenten/publicatie/2024/06/14/rapportage-hernieuwbare-energie-voor-vervoer-in-nederland-2023.

[26] Reconciling food security and bioenergy: Priorities for action; Kline et al 2016; (PDF) Reconciling food security and bioenergy: Priorities for action.

[27] Zie ook rapport Studio Gear Up: Inzet van biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen, par 2.7 (Inzet van biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen | Rapport | Rijksoverheid.nl).

Voorheen gold de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer niet voor geleverde brandstoffen aan de binnenvaart en zeevaart. De mogelijkheid om een biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen in te zetten om te voldoen aan de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer, wordt niet uitgebreid naar de nieuwe sectoren binnenvaart en zeevaart. Op die manier blijft het bestaande niveau van biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen behouden voor de sector land, te weten voor een sector waarop reeds een economie is gebaseerd.

2.2.2 Limiet gebruik biobrandstof bijlage IX-deel B tot 2030 fysiek gelijk aan niveau 2020

Bijlage IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie, vermeldt grondstoffen die geen geavanceerde technologie vergen bij de omzetting naar een biobrandstof. Sinds de uitbreiding in 2024 bestaat bijlage IX, deel B, van de richtlijn uit gebruikte bak- en braadolie, dierlijke vetten categorie 1 en 2, beschadigde gewassen, stedelijk afvalwater, gewassen op ernstig aangetaste grond en tussengewassen.

Bij de berekening van de hoeveelheid geleverde hernieuwbare energie voor het voldoen aan het artikel 25-doelstelling van de richtlijn hernieuwbare energie, beperkt de richtlijn het aandeel van biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX, deel B, van de richtlijn in de energie-inhoud van geleverde brandstoffen en elektriciteit aan de vervoerssector tot 1,7%. In de context van het behalen van het artikel 7-doelstelling, stelt de richtlijn daarentegen geen limiet op het gebruik van biobrandstof uit deze grondstoffen. Het succesvolle Nederlandse beleid op de inzet van biobrandstof uit afval en residuen heeft bewerkstelligd dat biobrandstof, vervaardigd uit gebruikt frituurvet en gebruikte bakolie, in 2024 ongeveer 37% van alle ingezette biobrandstoffen in vervoer vertegenwoordigde. Het hanteren van de limiet uit de richtlijn hernieuwbare energie, zal de inzet van deze biobrandstof beperken op het huidige absolute niveau. Bij het voldoen aan de brandstoftransitieverplichting, wordt de beperking tot 1,7% ingesteld voor het gebruik van ERE's bijlage IX-B en verdeeld over de vervoerssectoren, niettemin opgehoogd met de 20 PJ die is afgesproken in de Voorjaarsnota van 2023. In de internetconsultatie is wisselend gereageerd op de hoogte van de limiet.

De beperking van de inboekbaarheid van annex IX-b-biobrandstoffen, maakt een vergroting van de inzet noodzakelijk van met name geavanceerde biobrandstof (vervaardigd uit grondstoffen, genoemd in bijlage IX, deel A, van de richtlijn), hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en geavanceerde biobrandstoffen, zijn gebaseerd op geavanceerde conversietechnieken en bevinden zich veelal in een ontwikkelingsfase. De beperking van het gebruik van biobrandstof uit bijlage IX deel B-grondstoffen, beoogt een goede afweging van de belangen van beperking, stabiliteit en groeiperspectief voor geavanceerde grondstofketens, omwille van de verwezenlijking van de opklimmende klimaatdoelen.

De beperking voor het gebruik van ERE's bijlage IX-B bij het voldoen aan de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer, moet verdeeld worden over de verschillende vervoerssectoren. Deze beperking is niet gelijkelijk over de sectoren verdeeld: voor de sector land geldt dezelfde hoeveelheid biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX-deel B beschikbaar moet blijven als die in 2023 aan die sector geleverd is. Wat aan ruimte binnen de limiet overblijft, wordt verdeeld over de sectoren land en binnenvaart (gelet op de 20 PJ uit de voorjaarsnota van 2023).

In de sector zeevaart, zal ook in de periode vanaf 2026 geen ruimte bestaan voor het gebruik van biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie. Een dergelijke mogelijkheid zou naar verwachting tot een sterke kostenstijging van brandstoffen in de overige vervoerssectoren leiden, omdat deze sectoren dan geen of veel minder ruimte hebben voor biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX-deel B en dan aangewezen zijn op duurdere geavanceerde biobrandstoffen of hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, met mogelijke sterker stijgende brandstofprijzen aan de pomp. Het uitgangspunt «beperken van brandstofprijsstijgingen» verzet zich hiertegen. Met België is afgesproken het eveneens biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie voor de zeevaartsector zal uitsluiten, opdat het speelveld gelijk blijft, in lijn met het uitgangspunt «behoud concurrentiepositie».

In de internetconsultatie hebben verschillende partijen afwijzend gereageerd op de uitsluiting van het gebruik van deze grondstoffen voor de sector zeevaart.

2.2.3 Subverplichting gebruik biobrandstof bijlage IX, deel A, van de richtlijn hernieuwbare energie

De wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, draagt lidstaten op om brandstofleveranciers te verplichten een gekoppeld minimumaandeel geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (op hernieuwbare waterstof gebaseerde brandstoffen) te leveren[28]. Voor kalenderjaar 2030 is deze minimumhoeveelheid 5,5%, met dien verstande dat het aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in 2030 ten minste 1 procentpunt bedraagt. Het koppelen van doelstellingen heeft als nadeel dat investeringen meer onzekerheid kennen. Dat is niet wenselijk, omdat zowel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong als geavanceerde biobrandstoffen nodig zijn voor de energietransitie. Daarom is besloten om deze doelen te ontkoppelen en ze als afzonderlijke verplichtingen vorm te geven.

De levering van de totaal benodigde hoeveelheid geavanceerde biobrandstoffen wordt op twee manieren geborgd in de voorgestelde wijziging van het systeem hernieuwbare energie vervoer. Ten eerste wordt in de sector zeevaart – door uitsluiting van conventionele biobrandstoffen en biobrandstoffen uit grondstoffen uit bijlage IX-deel B van de richtlijn hernieuwbare energie – weinig alternatief geboden voor het gebruik van geavanceerde biobrandstoffen. Hoewel ook hernieuwbare elektriciteit, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en overige biobrandstoffen kunnen worden ingezet, is de beschikbaarheid daarvan naar verwachting niet toereikend om aan de brandstoftransitieverplichting sector zeevaart te voldoen. Hierdoor zal de sector zeevaart een aanzienlijke hoeveelheid geavanceerde biobrandstof nodig hebben. Ten tweede zal een subverplichting aan brandstofleveranciers in de sector land worden opgelegd. De hoogte van deze subverplichting bewerkstelligt enerzijds dat aan de doelstelling van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie wordt voldaan, wanneer aan de sector zeevaart de verwachte hoeveelheid geavanceerde biobrandstof wordt geleverd. Anderzijds biedt de subverplichting aan brandstofleveranciers in de sector land de brandstofproducenten de zekerheid van een afzetmarkt.

[28] Artikel 25, eerste lid, onderdeel b, van de herziene richtlijn hernieuwbare energie.

2.2.4 Subverplichting gebruik hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong

Zoals de vorige subparagraaf uitlegt, verlangt de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie dat de lidstaat zijn brandstofleveranciers verplicht om een gekoppeld minimumaandeel geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong te leveren, maar dat nationaal besloten is om dit doel als afzonderlijke verplichtingen vorm te geven.

Als gevolg van deze beleidskeuze, zal in de systematiek hernieuwbare energie vervoer voor elke sector een subdoelstelling voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong gelden. Op deze wijze wordt de inzet van deze brandstoffen in alle sectoren gestimuleerd. Deze subdoelstelling kan, overeenkomstig de mogelijkheden van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, worden ingevuld met directe inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de vervoerssectoren, of door het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong als tussenproduct bij de vervaardiging van conventionele vervoersbrandstoffen en biobrandstoffen in raffinageprocessen. Voor elke sector is een eigen ingroeipad voor de subverplichting bepaald. De hoogte van de subverplichting in de sector binnenvaart is gebaseerd op aangekondigde projecten, terwijl de hoogte van de subverplichting voor de sector zeevaart in overleg met België is vastgesteld. Het restant van het subdoelstelling van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, is belegd bij de sector land en is opgehoogd met de afspraak uit de voorjaarsbesluitvorming van 2025 omwille van het bieden van aanvullende ruimte voor het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong als tussenproduct bij de vervaardiging van conventionele vervoersbrandstoffen en biobrandstoffen in raffinageprocessen. Naar aanleiding van de wens van de Tweede Kamer om meer investeringszekerheid te bieden voor directe inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en de afgesproken ruimte voor het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong als tussenproduct bij de vervaardiging van conventionele vervoersbrandstoffen en biobrandstoffen in raffinageprocessen te behouden, is besloten tot een aanvullende verhoging van de subverplichting voor de sector land vanaf 2027. Deze aanvullende ruimte zal enkel kunnen worden ingevuld met de directe inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de sector land; dit laatste zal in de Regeling energie vervoer worden vastgelegd.

2.3 Het gebruik van op hernieuwbare waterstof gebaseerde brandstoffen in raffinageprocessen

De hoeveelheid gebruikte hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van conventionele vervoersbrandstoffen en biobrandstoffen, mag de raffinaderijhouder inboeken ter verwerving van zogenaamde raffinagereductie-eenheden (RARE's). Deze RARE's mag een leverancier tot eindverbruik enkel inzetten voor het voldoen aan zijn subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de verschillende sectoren, waarmee een afzetmarkt voor deze verhandelbare eenheden geschapen is. Hiermee kunnen deze RARE's ook bijdragen aan de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer van de leverancier tot eindverbruik in deze sectoren, ter hoogte van de subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.

Niettemin geniet het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in vervoer de voorkeur boven de inzet in raffinaderijprocessen, omdat dit daadwerkelijk tot de vervanging van fossiele brandstoffen door hernieuwbare energiedragers leidt. Om te voorkomen dat de inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in raffinaderijprocessen ten koste gaat van de directe inzet van deze brandstoffen in vervoer, bevat de systematiek hernieuwbare energie vervoer de mogelijkheid tot het voeren van een vermenigvuldigingsfactor (i.c. correctiefactor kleiner dan één) voor de inzet van RARE's bij het voldoen aan de subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de verschillende sectoren. In de periode tot en met 2030 zal in ieder geval de vermenigvuldigingsfactor één worden gehanteerd, om zo grotere investeringszekerheid voor bedrijven te bieden.[29]

2.4 Het verhandelen van eenheden tussen vervoerssectoren

De keuze voor sectorsturing waarborgt dat elke vervoerssector verduurzaamt en dat de vervuiler betaalt. Om ook kosteneffectiviteit te borgen, is beperkte handel van ERE's en RARE's tussen de vervoerssectoren mogelijk. De leveranciers tot eindverbruik van de sectoren binnenvaart en zeevaart, kunnen een gedeelte van hun jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer met ERE's uit een andere sector invullen, alsook met RARE's voor het onderdeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van deze jaarverplichting. Op die manier wordt bewaakt dat de kostenverschillen in deze sectoren beperkt zijn en wordt voorkomen dat een ongewenst weglekeffect naar buurlanden zou kunnen ontstaan. Binnen de sector land mogen geen eenheden uit een andere vervoerssector worden ingezet, maar bestaat wel de mogelijkheid om RARE's in te zetten voor het voor het onderdeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer. De reacties uit de internetconsultatie zijn overwegend positief over het beperkt kunnen verhandelen van eenheden tussen vervoerssectoren.

2.5 Het inboeken van geleverde elektriciteit aan wegvoertuigen of mobiele machines

Het Besluit energie vervoer voert een nieuw soort inboeker in, te weten de onderneming die elektriciteit aan wegvoertuigen en mobiele machines levert met behulp van verwisselbare accu's. Het betreft bijzondere accu's die ontworpen zijn om snel verwisseld te kunnen worden. Deze verruiming van de soort inboeker, houdt verband met nieuwe ontwikkelingen op de elektriciteitsmarkt, waarbij elektriciteit op een andere manier wordt geleverd dan rechtstreeks van het elektriciteitsnet met behulp van een laadstekker.

Het inboeken van geleverde elektriciteit aan een accu wordt niet mogelijk gemaakt in de systematiek hernieuwbare energie vervoer, omdat accu's voor diverse doeleinden gebruikt kunnen worden en niet vastgesteld kan worden dat de elektriciteit voor geen andere bestemming dan vervoer en mobiele machines gebruikt zal worden. Een inboekbevoegdheid voor geleverde elektriciteit aan een accu zou de systematiek hernieuwbare energie vervoer fraudegevoeliger maken en de geboden controle op de naleving zou gepaard gaan met het aanvullende uitvoeringslasten.

---

[29] Zie amendement Groningen/Veldman/Bontenbal, Kamerstukken II 2024/25, 36 766, nr. 16.

Deze nieuwe inboeker vertoont een sterke gelijkenis met de onderneming die aan binnenschepen elektriciteit levert met behulp van een accupakket of elektrolyt. Gelet op de toename van het gebruik van elektriciteit voor de voortbeweging van zeeschepen, breidt het Besluit energie vervoer deze mogelijkheid uit naar geleverde elektriciteit met behulp van een accupakket of elektrolyt aan zeeschepen. De inboekbevoegdheid ziet op zowel volledig elektrisch aangedreven vaartuigen als hybride vaartuigen, te weten vaartuigen die ook een verbrandingsmotor aan boord hebben.

De inboeker is verantwoordelijk voor het aantonen van de bestemming van de geleverde elektriciteit. Geleverde elektriciteit die enkel bedoeld is voor de stroombehoefte op de ligplaats van vaartuigen (walstroom), mag de inboeker vanaf kalenderjaar 2030 geen onderwerp van een inboeking maken. Tevens geldt dat vanaf 2030 een deel van de zeeschepen (container- en passagiersschepen met een brutotonnage van meer dan 5.000) onder de FuelEU Maritiem wordt verplicht tot het gebruik van walstroom in grote havens.

De ERE-elektriciteit biedt de mogelijkheid om duidelijker te sturen op de ingroei van elektriciteit. Bovendien wordt nog gewerkt aan de aansluiting van het systeem hernieuwbare energie vervoer op dat van EU ETS-2, waarbij van belang is om geleverde elektriciteit aan vervoer te kunnen onderscheiden, aangezien opgewekte elektriciteit onder het (bestaande) systeem van verhandelbare emissierechten (EU ETS-1) valt.

2.6 Het gebruik van de inboekdienstverlener voor geleverde elektriciteit

Kleine hoeveelheden in een kalenderjaar geleverde elektriciteit, moeten met behulp van een inboekdienstverlener ingeboekt worden. In het huidige systeem hernieuwbare energie vervoer wegen de administratieve lasten voor kleine ondernemingen en huishoudens niet op tegen de opbrengst van de bijgeschreven verhandelbare eenheden voor de ingeboekte elektriciteit. Bovendien staan de uitvoeringslasten voor de NEa voor rekeningen van kleine ondernemingen en huishoudens niet in verhouding tot de hoeveelheid ingeboekte elektriciteit per rekening; uitvoeringslasten die voornamelijk het gevolg zijn van de onbekendheid van deze inboekers met de systematiek hernieuwbare energie vervoer. Een inboekdienstverlener zal de administratieve lasten van kleine ondernemingen en huishoudens overnemen, waardoor de voordelen van deelname aan de systematiek hernieuwbare energie vervoer ook voor deze groep mogelijk gemaakt worden. Omdat de inboekdienstverlener met het systeem hernieuwbare energie vervoer bekend moet zijn en op eigen naam met eigen rekening moet kunnen inboeken, zal het aantal rekeningen in het Register hernieuwbare energie vervoer als ook de uitvoeringslasten van de NEa afnemen.

Voor ondernemingen die grotere hoeveelheden elektriciteit inboeken, staan de uitvoeringslasten voor de NEa beter in verhouding. Ze kunnen daarom een eigen rekening blijven openen en hoeven geen gebruik van een inboekdienstverlener te maken. Indien een dergelijke onderneming gebruik van een inboekdienstverlener wenst te maken, dan is dit niettemin mogelijk. De Regeling energie vervoer zal een inboekdrempelwaarde voor het gebruik van de inboekdienstverlener bepalen. Inboekers van geleverde of geladen elektriciteit die onder een drempelwaarde uitkomen, moeten vanaf 2026 van een inboekdienstverlener gebruikmaken. De drempelwaarde geldt niet voor een inboeker die, naast geleverde elektriciteit, ook andere soorten hernieuwbare energie levert. In de Regeling energie vervoer zullen ook aanvullende vereisten gesteld worden, zoals op het gebied van de inboekverificatie. Reacties uit de internetconsultatie met

voorstellen voor de uitwerking van de inboekdienstverlener zullen worden meegewogen bij de uitwerking van de Regeling energie vervoer. Enkele partijen stelden in de internetconsultatie voor om de inboekdienstverlener ook voor inboekers van andere soorten hernieuwbare energie vervoer dan elektriciteit beschikbaar te stellen. De inboekdienstverlener wordt vooralsnog alleen voor inboekers van elektriciteit mogelijk gemaakt.

2.7 Kwantitatieve bijdrage aan de klimaatdoelstellingen

Voor het Klimaatakkoord en de Klimaatwet kunnen alleen biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong niet zijnde waterstof (e-fuels)[30] een aanvullende bijdrage aan de beperking van de uitlaatemissie leveren. Voor elektriciteit en waterstof (grijs en groen) gelden immers geen uitlaatemissie, omdat deze energiedragers lokaal geen CO_2 uitstoten, waardoor de bevordering in de systematiek hernieuwbare energie vervoer van elektriciteit en waterstof geen aanvullende uitstoorbesparing behalen voor de vervoersdoelstelling.

Voor elektriciteit en waterstof geldt dat de CO_{2eq}-ketenemissiereductie binnen het Klimaatakkoord en de Klimaatwet al wordt toegerekend aan de bijbehorende stimuleringsmaatregel (zoals Stimulans EV, SWiM)[31]. Geleverde elektriciteit en waterstof aan deze *zero emission* (ZE) voertuigen, kan niettemin ingeboekt worden, hetgeen ten koste gaat van de inzet van biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong niet zijnde waterstof, waardoor de hoogte van de bijdrage aan de klimaatdoelstelling moeilijk te bepalen is. Bij een hogere inzet van elektriciteit in vervoer in de systematiek hernieuwbare energie vervoer, daalt de inzet van biobrandstoffen en brandstoffen van niet-biologische oorsprong en neemt de bijdrage aan de doelstelling in het Klimaatakkoord en de Klimaatwet dus af. Daarnaast zorgt de toename van het gebruik van ZE-voertuigen voor een afname van het gebruik van brandstoffen. Door efficiëntieverschillen zal de inzet van elektriciteit per PJ zorgen voor de afname van ongeveer 2 PJ aan biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong niet zijnde waterstof.

2.7.1 Bijdrage van de jaarverplichting sector land aan de klimaatdoelstelling

Met de verwachtte grootte van de brandstofplas in 2030 op basis van de KEV22[32] en de hoogte van de subverplichting op geavanceerde biobrandstof (uit grondstoffen uit bijlage IX, deel A, van de richtlijn hernieuwbare energie), is de CO_{2eq}-ketenemissiereductie in de sector land in dat kalenderjaar naar verwachting 3,5 Mton[33]. De verwachte inzet van geavanceerde biobrandstof is 40 PJ. Voor het Klimaatakkoord en de Klimaatwet levert dit dan ongeveer 2,9 Mton aan CO_{2eq}-ketenemissiereductie op[34].

Daarnaast bestaat binnen de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer van de sector land ruimte om een besparing te behalen met conventionele biobrandstoffen, biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie, hernieuwbare brand-

---

[30] Koolstofhoudende synthetische brandstoffen die met behulp van elektriciteit worden vervaardigd uit afgevangen koolstofdioxide of koolstofmonoxide, samen met waterstof, verkregen uit duurzame elektriciteitsbronnen zoals wind- en zonne-energie, of uit kernenergie.

[31] SWiM: Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit, paragraaf Waterstof in Mobiliteit.

[32] PBL, Klimaat- en Energieverkenning 2022, https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2022

[33] Vanaf het moment van grondstofdelving tot het moment van gebruik (well-to-wheel).

[34] Het klimaatakkoord neemt slechts de emissies in beschouwing die uit de uitlaat komen (tank-to-wheel).

stoffen van niet-biologische oorsprong, elektriciteit en biobrandstoffen uit vetten categorie 1 en 2.

Met de aannames uit voorgenoemde nota, tezamen met de ramingen uit de KEV22, zal naar verwachting voor 16 PJ aan elektriciteit worden ingeboekt. Dit heeft tot gevolg dat nog 43 PJ aan biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong nodig zijn om aan de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer in de sector land te voldoen. Dit komt overeen met een besparing van ongeveer 2,9 Mton CO_{2eq}-ketenemissiereductie[35]. Indien meer geleverde elektriciteit in de systematiek hernieuwbare energie vervoer ingeboekt wordt, als gevolg van een hoger aandeel elektriciteit uit hernieuwbare bronnen in het elektriciteitsnet of een verdere uitbreiding van het elektrische wagenpark, dan zullen minder biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong benodigd zijn om aan de brandstoftransitieverplichting te voldoen.

Het gevolg van een hoger aandeel elektriciteit in de vervoerssector, is dat met de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer minder CO_{2eq}-ketenemissiereductie[36] in deze sector behaald wordt. De jaarverplichting kan alleen bijdragen aan deze uitstootbesparing door inzet van hernieuwbare vloeibare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, omdat de besparing ingevolge de Klimaatwet toegerekend wordt aan het stimuleringsbeleid van elektrische voertuigen. Groene en grijze stroom zijn immers emissievrij[37].

2.7.2 Bijdrage van de jaarverplichting van de sector binnenvaart aan de klimaatdoelstelling

In de binnenvaart zal het grootste deel van de verduurzaming plaatsvinden als gevolg van de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer van de sector binnenvaart. Om de 14,5%-ketenemissiereductie te behalen, is naar verwachting een besparing van 0,7 Mton CO_2 nodig[38]. De vastgestelde grondstoflimieten en de veronderstelde besparing per soort hernieuwbare energie zal naar verwachting tot een inzet van 8 PJ aan biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong leiden. Deze inzet in de sector binnenvaart behaalt voor het Klimaatakkoord en de Klimaatwet een besparing van 0,6 Mton aan CO_{2eq}-ketenemissiereductie [39].

2.7.3 Bijdrage van de jaarverplichting van de sector zeevaart aan de klimaatdoelstelling

In de sector zeevaart, zal de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer tot de inzet van meer biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong leiden dan de FuelEU Maritiem verlangt. De jaarverplichting van 8,2% behaalt naar verwachting een ketenemissiereductie van 3,3 Mton CO_{2eq}[40], wat naar verwachting de inzet van 39 PJ aan geleverde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong aan zeevaart betekent. Aangezien de FuelEU Martiem en de systematiek hernieuwbare energie vervoer van de sector zeevaart afwijken in hoogte van de verplichting en in de reikwijdte van brandstoffen die ter nakoming van de verplichting ingezet kunnen

[35] Tank-to-wheel.
[36] Tank-to-wheel.
[37] Tank-to-wheel.
[38] Well-to-wake.
[39] Tank-to-wake.
[40] Well-to-wake.

worden, is niet in te schatten wat de aanvullende hoeveelheid hernieuwbare energie is die met de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer van de sector zeevaart behaald wordt. De zeevaart telt als internationale sector niet mee voor het behalen van de doelstellingen van het Klimaatakkoord en de Klimaatwet.

2.7.4 Spoorsector en luchtvaartsector

Ook brandstofleveranciers aan de spoorvervoersector leveren een bijdrage aan het behalen van de emissiereductiedoelen, zowel ten aanzien van de deelverplichting voor de vervoerssector als bedoeld in artikel 25 van de Wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, als voor de landsverplichting van artikel 3, juncto artikel 7, eerste lid, onderdeel c, van de Wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie. Spoorvoertuigen vallen onder de definitie van *sector land* (wegvoertuigen, *spoorvoertuigen*, mobiele machines en vaste installaties; artikel 9.7.1.1 (nieuw) van de Wet milieubeheer) en daarmee hebben ook deze leveranciers met een *levering tot eindverbruik sector land* (uitslag tot verbruik als bedoeld in artikel 2 van de wet op de accijns van benzine, diesel een zware stookolie aan de sector land; artikel 9.7.1.1 (nieuw) van de Wet milieubeheer) een jaarverplichting, gelijk aan het percentage gesteld in artikel 3 van het ontwerpbesluit.

In tegenstelling tot bovengenoemde leveranciers van brandstoffen (i.c. diesel) aan de spoorsector, maken leveranciers van elektriciteit aan de spoorsector geen onderdeel uit van de systematiek hernieuwbare energie vervoer. Het gebruik van elektriciteit door spoorvoertuigen is geen onderdeel van de berekening van het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen in de vervoerssector (artikel 7, eerste lid, onder c, van de Wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie), maar onderdeel van de noemer van de berekening van het bruto-eindverbruik van elektriciteit uit hernieuwbare bronnen (artikel 7, eerste lid, onder a, van de Wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie).

Met de EU-verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (Verordening (EU) 2023/2405; PbEU 2023 L 31/10/2023; ReFuelEU Luchtvaart), heeft de Uniewetgever voor de sector luchtvaart een bijzondere wetgeving (lex specialis) uitgevaardigd. Maatregelen van lidstaten, al dan niet gebaseerd op de Wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, die tot gevolg hebben dat brandstofleveranciers meer hernieuwbare luchtvaartbrandstoffen moeten bijmengen dan de verordening voorziet, zijn niet toegestaan. Dit bewerkstelligt in Europa een gelijk speelveld voor brandstofleveranciers aan de luchtvaartsector. Deze uitsluiting heeft echter tot gevolg dat de sector luchtvaart geen onderdeel uitmaakt van de wettelijke systematiek hernieuwbare energie vervoer van titel 9.7 van de Wet milieubeheer en brandstofleveranciers aan de luchtvaart dus ook geen jaarverplichting hebben.

Hoewel leveranciers van brandstoffen aan de sector luchtvaart geen verplichting opgelegd krijgen binnen deze nationale systematiek, mogen de aan deze sector geleverde hernieuwbare brandstoffen die volgen uit ReFuelEU Luchtvaart, wel meegeteld worden voor de berekening van de totale reductie van de broeikasgasintensiteit die in Nederland wordt gepresteerd, om zo te kunnen bijdragen aan de gestelde verplichting van 14,5% reductie in 2030. In de inrichting van de nationale systematiek is gestreefd om deze verplichting van 14,5% reductie zo gelijkmatig mogelijk te verdelen over de sectoren. Het verlagen of afzien van een verplichting in een van de sectoren, zou kunnen worden gecompenseerd met een hogere verplichting in een andere sector. In de berekening van de jaarverplichting voor de sector Land is echter rekening gehouden met de verwachte bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstoffen die in 2030 in Nederland plaatsvindt als gevolg van de verordening ReFuelEU Luchtvaart. Omdat de leveringen aan de sector Luchtvaart mogen meetellen

voor het totaal, is beredeneerd dat de sector Land dit gedeelte niet voor zijn rekening hoeft te nemen in de vorm van een hogere verplichting.

2.8 Het afschrijven ERE's bij het voldoen aan de jaarafsluiting en sparen van ERE's

Het Register hernieuwbare energie vervoer schrijft de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer in een vaste volgorde af. Wel bestaat de mogelijkheid voor leveranciers tot eindverbruik van de sectoren binnenvaart en zeevaart om, bij het voldoen aan de jaarverplichting van die sectoren, desgewenst de afschrijfvolgorde voor ERE's uit een andere sector te wijzigen. Dit betekent dat het afschrijven van ERE's voor het voldoen aan de streefwaarden (ERE's-geavanceerd en ERE's-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong), de grenswaarden (ERE's-conventioneel en ERE's-Bijlage IX-deel B) en de ERE's-overig en -elektriciteit altijd begint met de afschrijving van ERE's binnen de sector, om vervolgens over te gaan tot de afschrijving van de desbetreffende soort ERE buiten de sector.

Ten aanzien van de afschrijfvolgorde van de soort ERE, schrijft het register eerst het aantal ERE's van de rekening af om te voldoen aan subverplichtingen geavanceerd en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, te weten de streefwaarden, ongeacht het saldo. Voor de subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, worden eerst RARE's afgeschreven en vervolgens ERE's-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.

Voor deze volgorde is gekozen, omdat RARE's niet inzetbaar zijn buiten de subverplichting. Vervolgens schrijft het register de ERE's-conventioneel en ERE's-bijlage IX-B af tot aan de maximale inzet van die eenheden, te weten de grenswaarden. Als laatste schrijft het register de ERE's-elektriciteit en ERE's-overig af. Mocht de jaarverplichting voor de sector nog niet voldaan zijn, dan schrijft het register ERE's-geavanceerd en ERE's-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong af, te weten de ERE's die de rekeninghouder heeft na afschrijving van de subverplichting. Deze afschrijfvolgorde is gekozen op basis van de huidige kosten voor de verschillende energiedragers, om te komen tot een kostenefficiënte invulling van de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer. Na afschrijving van de jaarverplichting, worden overgebleven ERE's en RARE's beperkt gespaard naar het volgende kalenderjaar.

3. Hoofdlijnen wijziging Besluit brandstoffen luchtverontreiniging

3.1 Samenvatting op hoofdlijnen

Het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging bevat grotendeels implementatiewetgeving, waaronder onder andere in hoofdstuk 2 regelgeving ter implementatie van de richtlijn brandstofkwaliteit, met regels over milieutechnische specificaties van benzine en diesel en voorwaarden voor het in de handel brengen van deze brandstoffen, en in hoofdstuk 3 regels over scheepsbrandstoffen.

De wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie bevat twee soorten wijzigingen van de richtlijn brandstofkwaliteit, waarbij de hierna in paragraaf 3.2 toegelichte tweede soort in elk geval aanleiding geeft tot wijziging van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging. Een derde soort wijziging van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging houdt verband met de sector zeevaart van de systematiek hernieuwbare energie vervoer.

Met de eerste soort wijziging worden de bepalingen geschrapt die zien op de rapportage- en reductieverplichting van vervoersemissies. Deze bepalingen waren in 2018 volledig geïmplementeerd met de wijziging van titel 9.8 van de Wet milieubeheer[41], maar komen nu te vervallen met het wetsvoorstel tot wijziging van de titels 9.7 en 9.8 van de Wet milieubeheer (zie noot 4). Dit deel van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie heeft geen gevolgen voor het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging. De tweede soort wijziging heeft wel tot gevolg dat het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging moet worden gewijzigd en heeft betrekking op de milieutechnische specificaties van diesel, met regels over het biobrandstofgehalte van diesel, in het bijzonder het percentage methylvetzuur (FAME) in diesel, en met regels over het zwavelgehalte van diesel. De derde soort wijziging van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging is nodig om de leverancier tot eindverbruik van de sector zeevaart in de systematiek hernieuwbare energie vervoer te kunnen duiden.

3.2 Methylvetzuurgehalte (FAME) in diesel van 7% naar 10%

De verwijzing in de richtlijn brandstofkwaliteit naar dieselbrandstof B7, dat wil zeggen dieselbrandstof met een biogebaseerd bestanddeel in de vorm van een gehalte aan methylvetzuur (FAME) tot 7%, beperkt de beschikbare mogelijkheid om hogere streefcijfers voor de opname van biobrandstoffen te bereiken, zoals vastgesteld in de richtlijn hernieuwbare energie. Dit is te wijten aan het feit dat bijna het volledige aanbod van diesel in de Europese Unie al B7 is. Bijgevolg wordt met de wijziging van de richtlijn brandstofkwaliteit het maximumaandeel biogebaseerde bestanddelen verhoogd van 7% naar 10%, in de vorm van een B10. Dit verhoogde percentage is opgenomen in bijlage II van de richtlijn brandstofkwaliteit. Ondanks deze ondersteuning van de marktpenetratie van B10, blijft beschermingsklasse B7 van 7% methylvetzuurgehalte in dieselbrandstof vereist, vanwege het grote aantal niet met B10 compatibele voertuigen dat naar verwachting tegen 2030 in het voertuigenbestand aanwezig zal zijn. Brandstofleveranciers zijn dan ook verplicht om in ieder geval B7 in de handel te blijven brengen.

3.3 Leverancier van brandstoffen aan de sector zeevaart met een brandstoftransitieverplichting

De systematiek hernieuwbare energie vervoer van titel 9.7 van de Wet milieubeheer verplicht leveranciers met een levering tot eindverbruik sector land, met een levering tot eindverbruik sector binnenvaart en een levering tot eindverbruik sector zeevaart, tot het jaarlijks behalen van een vooraf vastgesteld percentage CO_{2eq}-ketenemissiereductie, met de inzet van emissiereductie-eenheden en raffinagereductie-eenheden (jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer). De Wet milieubeheer identificeert leveranciers met leveringen tot eindverbruik sector land en sector binnenvaart, alsmede de hoeveelheid en aard van de door deze partijen geleverde brandstoffen, aan de hand van de accijnswetgeving (zie definitie in artikel 9.7.1.1 van *leverancier tot eindverbruik*). De accijnswetgeving biedt echter geen of onvoldoende aanknopingspunten om vast te kunnen stellen wie als leverancier met een levering tot eindverbruik sector zeevaart moet worden aangemerkt, terwijl de accijnsvrijstelling voor geleverde brandstoffen voor voortbeweging en scheepsbehoeften aan boord van schepen de bepaling van de hoeveelheid geleverde brandstoffen aan een zeeschip bemoeilijkt. Voor het vaststellen van de hoedanigheid van leverancier tot eindverbruik van de sector zeevaart, alsook de bepaling van de hoeveelheid en aard van de geleverde scheepsbrandstoffen, is daarom aansluiting gezocht bij de bepalingen uit

[41] Zie Kamerstukken II, 2017/18, 35717.

het Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL-verdrag), in het bijzonder bijlage VI, voorschrift 18[42], over geleverde scheepsbrandstoffen (bunkering), zoals uitgewerkt in hoofdstuk 3 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging. Deze bepalingen stellen regels over de gegevens die door de brandstofleverancier aangeleverd en opgenomen moeten worden in de zogenaamde brandstofleveringsnota, voor schepen met een brutotonnage (GT) van 400 of meer. Deze brandstofleveringsnota's moeten ten minste voor een periode van drie jaar op het beleverde zeeschip worden bewaard, terwijl de leverancier een afschrift moet bewaren. Het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging bevat hierover al regels, maar wordt nu aangevuld met regels die de leverancier van scheepsbrandstoffen verplichten om zich te registeren en elk kwartaal een afschrift van al zijn brandstofleveringsnota's aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat te sturen. Tevens dienen deze afschriften te zijn voorzien van de extra informatie die brandstofleveringsnota's moeten bevatten in het kader van de FuelEU Maritiem[43].

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa), verantwoordelijk voor de uitvoering en handhaving van de systematiek hernieuwbare energie vervoer en gebruikmakend van haar bevoegdheid om bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat gegevens op te vragen die nodig zijn voor een goede uitvoering van haar taken, zal vervolgens de beschikbare informatie over de leveranciers van scheepsbrandstoffen en de afschriften van de brandstofleveringsnota's benutten voor de controle op deze leveranciers met een levering tot eindverbruik zeevaart, voor het voldoen van hun jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer.

4. Uitvoering en handhaving

De NEa is primair verantwoordelijk voor de uitvoering (artikel 2.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer) en handhaving (artikel 18.2f, tweede lid, van de Wet milieubeheer) van de systematiek onder de richtlijn hernieuwbare energie en de raffinagereductie vervoersbrandstoffen, uitgewerkt in de titels 9.7 en 9.8 van de Wet milieubeheer. Ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wet milieubeheer, dient het bestuur van de NEa te zorgen dat de werkzaamheden, die voortvloeien uit artikel 18.2f, gescheiden van de overige werkzaamheden uitgevoerd worden.

De NEa beheert het Register hernieuwbare energie vervoer en het Register raffinagereductie-eenheden, bedoeld in paragrafen 9.7.5, onderscheidenlijk 9.8.4, van de Wet milieubeheer.

Deze registers zijn essentieel voor het halen van de doelstellingen van de richtlijn hernieuwbare energie. Het eerste register bevat de emissiereductie-eenheden van de verschillende sectoren en het tweede register de raffinagereductie-eenheden. De systematiek hernieuwbare energie vervoer, zoals neergelegd in de titels 9.7 en 9.8 van de Wet milieubeheer en uitgewerkt in het Besluit energie vervoer en de Regeling energie vervoer, kent een samenspel van certificering, verificatie en publiekrechtelijke toezicht en handhaving.

De NEa is tevens de handhavende instantie. Daartoe beschikt de NEa over de bevoegdheid om handhavend op te treden, zoals het opleggen van een last onder dwangsom (artikel 18.6b van de Wet milieubeheer) of een bestuurlijke boete (artikel 18.16s van de Wet milieubeheer). De NEa

---

[42] Op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147), en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188).

[43] Zie voetnoot 12; artikel 10, derde lid, en bijlage I van FuelEU Maritiem.

sluit onder meer overeenkomsten met de rijksbelastingdienst en distributiesysteembeheerders over het uitwisselen van gegevens ten behoeve van het toezicht en de handhaving.

5. Gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu

Met betrekking tot de regeldruk, kan onderscheid worden gemaakt tussen verschillende rollen in de systematiek: sommige partijen zijn leverancier tot eindverbruik (brandstofleveranciers met een brandstoftransitieverplichting) in het systeem, anderen zijn inboeker, terwijl sommige partijen beide rollen vervullen. Daarnaast zullen sommige partijen in meerdere vervoerssectoren actief zijn.

Gevolgen voor burgers

CE Delft concludeert dat ontwikkelingen van de olieprijs het meest bepalend zijn voor de opbouw en hoogtes van de brandstofprijzen in alle modaliteitssectoren. De jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer zorgt voor een verhoging van de prijs aan pomp, maar de verhoging is volgens het model aanzienlijk beperkt. Voor de burger met een brandstofauto, leidt de hogere CO_{2eq}-ketenreductiedoelstelling uit de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie en de nationaal afgesproken aanvullende ophoging van deze doelstelling tot een prijsdaling van 1 tot 3 cent per liter benzine (zonder btw) en een prijsstijging van 7 tot 11 cent per liter diesel (zonder btw) in 2030. Burgers die hun elektrische of hybride auto thuis opladen, betalen in 2030 juist 4 tot 12 Eurocent minder per kWh. CE Delft heeft dit onderzocht.

Gevolgen voor bedrijven

Voor bedrijven heeft de overgang op sectorsturing tot gevolg dat meer brandstofleveranciers de hoedanigheid van leverancier tot eindverbruik verkrijgen en aan een brandstoftransitieverplichting onderworpen worden. Deze gevolgen voor de brandstofleveranciers aan de sectoren binnenvaart en zeevaart zijn reeds in het voorstel tot de wijziging van de Wet milieubeheer beschreven.

De mogelijkheid van leveranciers tot eindverbruik om bijgeschreven raffinagereductie-eenheden (RARE's), te weten verhandelbare eenheden die uit de inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in raffinageprocessen van conventionele brandstoffen en biobrandstoffen verkregen zijn, te gebruiken voor voldoening aan de subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, biedt ze een alternatief om aan deze subverplichting te voldoen.

Voor de bedrijven die inboekers van geleverde hernieuwbare energie aan vervoer zijn, betekent de aanscherping van de doelstelling van de sector land en de uitbreiding van de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer naar de sectoren binnenvaart en zeevaart, dat een grotere vraag naar leveringen van hernieuwbare energie aan de vervoer ontstaat. Tevens schept de gestelde subverplichting voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en geavanceerde biobrandstoffen vraag naar deze energiedragers. Dit biedt een grotere investeringzekerheid voor de producenten van deze energiedragers.

Voor rederijen leidt deze regelgeving tot een prijsstijging van 4 tot 5 cent per liter diesel geleverd aan de binnenvaart en voor stookolie van 17 tot 19 cent per liter, zoals berekend door CE Delft.

De mogelijkheid om verhandelbare eenheden RARE's te gebruiken voor het voldoen aan de subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, biedt leveranciers van hernieuwbare waterstof (en hiervan afgeleide hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) aanvullende mogelijkheden om deze energiedragers in de systematiek hernieuwbare energie vervoer in te zetten, alsmede raffinaderijen een nieuwe mogelijkheid om deze inzet te verzilveren. Voor deze ondernemingen is dit een keuze; willen ze hiervan gebruik maken, dan zullen ze de benodigde administratieve handelingen moeten voltooien, zoals het openen van een rekening in het Register raffinagereductie-eenheden en het bijhouden en inboeken van de (bij het raffinageproces) gebruikte hoeveelheid hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Hierbij geldt dat dit een nieuwe en vrijwillige inboekmogelijkheid betreft, zonder dat voor het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in raffinageprocessen een jaarverplichting geldt. Op basis van ontvangen reacties uit de internetconsultatie, is besloten om een ruime marge te hanteren bij de bepaling van de te verwachten administratieve lasten.

De uitbreiding van de hoedanigheid van inboeker naar ondernemingen die elektriciteit aan wegvoertuigen en mobiele machines leveren met behulp van verwisselbare accu's, brengt geen aanvullende administratieve lasten met zich mee, omdat de brandstoftransitieverplichting zich niet over geleverde elektriciteit uitstrekt.

Met de invoering van een inboekdienstverlener voor geleverde of geladen elektriciteit, zullen de administratieve lasten voor kleine ondernemingen en huishoudens die geringe hoeveelheden elektriciteit leveren onderscheidenlijk laden, worden overgenomen door de inboekdienstverlener.

Voor inboekdienstverleners zullen de administratieve lasten structureel aanwezig zijn, aangezien zij tegen vergoeding de administratieve lasten op zich nemen als bedrijf. Ook hier gaat het om een vrijwillige activiteit die niet met aanvullende administratieve lasten in de vorm van een jaarverplichting gepaard gaat. Om in aanmerking te komen voor de hoedanigheid van inboekdienstverlener, moet de onderneming aantonen dat ze naar verwachting boven de gestelde inboekondergrens (drempelwaarde) zullen uitkomen. Dit heeft eenmalige administratieve lasten tot gevolg. Aangezien met de verruiming van de inboekmogelijkheden een nog onbekend aantal nieuwe partijen zullen deelnemen aan de systematiek, zijn voor de inboekdienstverlener zijn de administratieve lasten vooraf niet goed in te schatten; de administratieve lasten zijn immers sterk afhankelijk van het aantal inboekers dat zij faciliteren.

Tabel 2: Administratieve lasten inboekers van inzet hernieuwbare brandstoffen in raffinageprocessen

Activiteit	Grootte bedrijf	Aantal bedrijven	Aantal uren of FTE		Kosten per eenheid (€)	Totaal (x1.000 €)
Kennisneming regelgeving	groot	5	24	Uur	47	6
Implementatie regelgeving	groot	5	100 – 1.000	Uur	47	24 – 235
Openen rekening bij de NEa	groot	5	8	Uur	47	2
Totaal eenmalige kosten						**32 – 243**
Inboeken, handelen en gebruik RARE's	groot	5	0.05 – 0.5	FTE	84600	21 – 210
Controle / inspecties / audits voor gecertificeerde hernieuwbare brandstoffen	groot	5	nvt	auditkosten	4000	100
Totaal structurele kosten						**121 – 310**

Activiteit	Grootte bedrijf	Aantal bedrijven	Aantal uren of FTE	Kosten per eenheid (€)	Totaal (x1.000 €)

Gecombineerd / totaal

Activiteit	Grootte bedrijf	Totaal (x1.000 €)
Eenmalig	n.v.t.	32 – 243
Structureel	middel	121 – 310

Gevolgen verificateurs

De wijzigingen in het wettelijk stelsel leiden tot vier soorten verificateurs: de verificateur levering tot eindverbruik (nieuw), de verificateur biomassa (nieuw), de verificateur raffinagereductie vervoersbrandstoffen (nieuw) en de inboekverificateur. Met de afschaffing van dubbeltelling, is de dubbeltellingsverificateur overbodig geworden, terwijl de verificatie hernieuwbare brandstof in 2025 afgeschaft is. De huidige verificateurs zijn niet verplicht om zich te laten accrediteren voor deze nieuwe onderdelen van het werkveld hernieuwbare energie vervoer, maar ze zullen naar verwachting van de mogelijkheid gebruik maken. Omdat de verificateurs in het verleden vergelijkbare werkzaamheden verricht hebben, zal de regeldruk naar verwachting niet toenemen.

Het opstellen van een verificatieprotocol als ook de accreditatie kosten tijd en geld. Deze kosten houden verband met de voorbereiding van het (door de minister) goed te keuren verificatieprotocol en de accreditatieprocedure (bijvoorbeeld het ontwikkelen van werkinstructies, procedures en modellen), alsook met de opleiding van het personeel. Deze voorbereiding en opleiding kan enkele maanden in beslag nemen. Daarbij geldt dat de kosten voor de accreditatie jaarlijks terugkomen.

Daarnaast zal de verificatie-instelling, die voor de nieuwe onderdelen van het werkveld hernieuwbare energie vervoerd geaccrediteerd wil worden, te maken krijgen met meer werkzaamheden, terwijl de werkzaamheden van de verificatie-instelling, die voor het onderdeel inboekverificatie geaccrediteerd is, enigszins wijzigen als gevolg van de CO_{2eq}-ketenemissiesturing. Afhankelijk van de hoeveelheid werk per verificatie, de hoeveelheid klanten per verificatie en de verdeling van de werklast over het kalenderjaar, zal de inzet van nieuwe medewerkers geboden zijn. Niettemin zullen verificatie-instellingen alleen bereid zijn om de aanvullende werkzaamheden te verrichten indien daarvoor een zakelijke rechtvaardiging bestaat. De huidige arbeidsmarkt kampt echter met een tekort aan deskundig personeel. Deze omstandigheden kunnen tot gevolg hebben dat verificatie-instellingen hogere tarieven zullen vragen voor hun werkzaamheden.

Gevolgen voor het milieu

De in het Besluit energie vervoer opgenomen brandstoftransitieverplichting per sector, zullen leiden tot een groei van de inzet van hernieuwbare energiedragers in de verschillende vervoerssectoren, met een bijbehorende CO_{2eq}-ketenemissiereductie in de verschillende sectoren tot gevolg, zoals beschreven in paragraaf 2.7 van deze nota van toelichting. De toename van het gebruik van elektriciteit, waterstof en biobrandstoffen (in die volgorde) leiden bovendien tot een afname van

gezondheids- en natuurschade veroorzakende uitstoot, zoals stikstofoxiden en fijnstof.

6. Advisering, consultatie en voorhang Eerste en Tweede Kamer

1. MKB-Toets

Op 20 augustus 2024 heeft de MKB-bijeenkomst plaatsgevonden over de implementatie van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie en konden MKB'ers zich uitspreken over de gevolgen van de implementatie voor hun bedrijf. Bij de bijeenkomst waren 18 partijen aanwezig, zowel MKB'ers die zelf in sectoren wegvervoer, binnenvaart en zeevaart actief zijn, als organisaties die brandstofleveranciers (met inbegrip van binnenvaartbunkeraars) vertegenwoordigen.

De bijeenkomst duurde anderhalf uur en bestond uit een inleidende presentatie, gevolgd door vier momenten waarin MKB'ers konden reageren op wijzigingen die met dit besluit worden doorgevoerd. De vier thema's waren onderscheidenlijk: subdoelen en -limieten (streef- en grenswaarden); elektriciteit; van HBE's naar ERE's; en waterstof. Onderstaande geeft een samenvatting van de belangrijkste punten die tijdens de bijeenkomst besproken zijn. De reacties vanuit MKB'ers hebben niet geleid tot wijzigingen in het Besluit energie vervoer, omdat de wijzigingen voor MKB-bedrijven werkbaar bleken.

Thema 1 – grenswaarden en streefwaarden

Voor conventionele biobrandstoffen en bijlage IX-deel B biobrandstoffen geldt een limiet oftewel een grenswaarde, terwijl voor geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (op hernieuwbare waterstof gebaseerde brandstoffen) juist een subverplichting oftewel een streefwaarde geldt. Eén partij sprak zijn zorg uit over de beschikbaarheid van voldoende hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.

Reactie I&W: het ministerie beseft dat zorgen bestaan over de hoogte van de subverplichting voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en het aanbod van die soort hernieuwbare energie. Deze subverplichting volgt echter uit de wijzigingsrichtlijn en geldt daarom voor alle lidstaten.

Verschillende partijen vragen zich af of de mogelijkheid om met RARE's aan de subverplichting voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong te voldoen, de directe inzet van die brandstoffen in de vervoerssector niet ondermijnt.

Reactie I&W: het ministerie deelt die zorg en overwoog daarom in de ministeriële regeling een correctiefactor lager dan één te stellen voor het gebruik van RARE's bij het voldoen aan de subverplichting. Gelet op de afspraken bij de Voorjaarsbesluitvorming van 2025, zal in de ministeriële regeling geen correctiefactor worden bepaald.

Thema 2: Elektriciteit

Thuisladers kunnen voortaan ook geleverde elektriciteit inboeken, terwijl ook elektriciteit geleverd aan mobiele machines onderwerp van een inboeking gemaakt mag worden. Kleine hoeveelheden geleverde elektriciteit, kunnen in de nieuwe systematiek hernieuwbare energie vervoer uitsluitend met behulp van inboekdienstverlener worden ingeboekt. Enkele partijen waren bezorgd dat de grotere hoeveelheid

ingeboekte elektriciteit tot een verminderde vraag naar biobrandstoffen zou leiden.

Reactie I&W: het gebruik van de energiedrager elektriciteit in het wegvervoer geniet de voorkeur boven biobrandstoffen. Niettemin zorgt de subverplichting voor geavanceerde biobrandstof dat er een markt blijft bestaan voor de best presterende biobrandstoffen in de overgangsperiode.

Thema 3: Van HBE's naar ERE's

Het Register hernieuwbare energie vervoer zal op 1 april 2026 de HBE's, die de rekeninghouder naar kalenderjaar 2026 mag sparen, omzetten naar ERE's. Het register zal de HBE-reductiebijdrage voor kalenderjaar 2025 gebruiken om de hoeveelheid kg CO_{2eq}-ketenemissiereductie per HBE vast te stellen. De ERE's worden vervolgens verdeeld over de sectoren volgens de verdeling van de inboekingen in 2025.

Thema 4: Waterstof

Een partij vraagt of e-methanol, geleverd aan de sector binnenvaart, tot de bijschrijving van een RARE of een ERE-hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong sector binnenvaart leidt.

Reactie I&W: een ingeboekte levering van e-methanol aan de sector binnenvaart leidt tot de bijschrijving in het Register hernieuwbare energie vervoer van een ERE-hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong voor de sector binnenvaart.

2. ATR-advies

Het advies van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) is tweeledig (dictum 2: indienen met lichte aanpassing van de onderbouwing). Allereerst geeft het ATR aan dat de reactie van het ministerie op de MKB-bijeenkomst en op de internetconsultatie ontbreken. *Reactie IenW:* Beide zijn nu toegevoegd.
Tevens adviseert het om, na de afronding van de implementatie van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, te onderzoeken of zich onverwachte knelpunten in de uitvoering voordoen. *Reactie IenW*: Het ministerie zal de regelgeving hernieuwbare energie vervoer volgens de reguliere processen evalueren. Het is daarom niet nodig om ook nog een implementatietoets te doen.

Ten tweede adviseert het ATR om de regeldrukberekening overeenkomstig de Rijksbrede systematiek aan te vullen met de regeldruk voor de inboeker, inboekdienstverleners, verificateurs en de certificerende instellingen. *Reactie IenW*: Dit is gebeurd voor zover mogelijk. Er zijn niet voor alle genoemde partijen gegevens beschikbaar die een kwantitatieve berekening mogelijk maken. In het geval dit niet mogelijk was, is een kwalitatieve inschatting gemaakt.

3. HUF-toets NEa

Uit de handhaafbaarheid-, uitvoerbaarheid- en fraudebestendigheidtoets (HUF-toets) van de NEa, zijn de volgende belangrijke bevindingen naar voren gekomen: ten eerste constateert de NEa dat, sinds de HUF-toets op de aangekondigde wetswijziging, de complexiteit verder toegenomen is, door bijvoorbeeld de invoering van een nieuwe soorten verhandelbare eenheid (ERE-elektriciteit) en benadrukt dat een hoge

complexiteit schadelijk is voor uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de systematiek hernieuwbare energie vervoer.

Reactie IenW: de verschillende verhandelbare eenheden, waaronder de ERE-elektriciteit, hebben elk een specifieke rol in de systematiek hernieuwbare energie vervoer; het wegvallen van de sector luchtvaart en de bijbehorende ERE's van die sector (na het uitbrengen van de HUF-toets) staat hier tegenover; dit wegvallen heeft tot een vereenvoudiging van de systematiek geleid.

Verder benadrukt de NEa de noodzaak van een goede afstemming tussen de systematiek hernieuwbare energie vervoer en het systeem van verhandelbare emissierechten voor vervoer en de bebouwde omgeving (EU ETS-2). Daarnaast vraagt de NEa ook aandacht voor een ander raakvlak, te weten dat van de systematiek van de raffinagereductie vervoersbrandstoffen met de RARE (titel 9.8 van de Wet milieubeheer (nieuw)) met de systematiek van jaarverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de industrie met de hernieuwbare waterstofeenheid industrie (HWI; titel 9.10 van de Wet milieubeheer (nieuw)).

Reactie IenW: De genoemde instrumenten EU ETS-2 en de systematiek jaarverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet biologische oorsprong in de industrie zijn nog in voorbereiding. De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Klimaat en Groene Groei hebben oog voor de samenhang tussen deze systemen en het systeem hernieuwbare energie vervoer bij de verdere uitwerking van deze twee systemen die nog in voorbereiding zijn.

Verder stelt de NEa dat de afschrijfvolgorde van ERE's nadere uitleg behoeft, verzoekt ze om duidelijke eisen te stellen aan handelaren in het Register hernieuwbare energie vervoer en adviseert ze om in de nota van toelichting de gebruikte rekenregels voor de CO_{2eq}-ketenemissiereductie, waaronder de uitgangswaarde, te verduidelijken.

Reactie IenW: in de nota van toelichting is de afschrijfvolgorde van ERE's en de rekenregels voor de CO_{2eq}-ketenemissiereductie verduidelijkt, terwijl de vereisten voor de rekening van de handelaar in de Regeling energie vervoer gesteld zullen worden.

Ten slotte vraagt de NEa aandacht voor het verschil in de sectoren binnenvaart en zeevaart tussen de artikelen en nota van toelichting over de inboekmogelijkheid van geleverde biobrandstoffen van de categorie overig. Bovendien stelt de NEa voor om in de nota van toelichting de afwezigheid van een subdoelstelling geavanceerd in de sector binnenvaart te verklaren en de verduidelijken dat, voor de subdoelstelling hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong voor de sector binnenvaart, ook ERE's-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong uit een andere sector ingezet mogen worden tot het percentage dat ERE's uit een andere sector voor het voldoen aan de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer gebruikt mogen worden. Bovendien stelt de NEa enkele wijzigingen in de nota van toelichting voor (die verwerkt zijn). Met inachtneming van de bovenstaande punten, stelt de NEa dat de wijzigingen van het Besluit energie vervoer uitvoerbaar, handhaafbaar en fraudebestendig zijn.

Reactie IenW: in lijn met de nota van toelichting en de eerdere consultaties met de sector, zijn geleverde biobrandstoffen uit de categorie overig voor beide sectoren in te boeken. Gelet op de inboekbeperking voor de sector zeevaart van biobrandstoffen uit bijlage IX-deel B van de richtlijn

hernieuwbare energie, zou een beperking van biobrandstoffen uit de categorie overig een te grote belemmering zijn voor de inzet van hernieuwbare energie in deze sector. Omdat de sector binnenvaart zich nog in de beginfase van de energietransitie bevindt, is een sterke beperking van het gebruik van ERE's-bijlage IX-B onwenselijk.

Hoewel ook de sector binnenvaart een subverplichting voor het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong heeft, kan die verplichting ook met RARE's worden ingevuld.

In een aanvullende HUF over de definitie van de zeevaartleverancier geeft de NEa aan afhankelijk te zijn van de ILT voor de uitvoering daarvan en dat dit een nieuwe samenwerking voor hen betreft. Zij vinden het lastig inschatten hoe dit werkt. NEa geeft aan dat het van belang is dat de bunkerverklaring enige tijd bewaard blijft.
Reactie IenW: Op verzoek van de NEa is een bewaartermijn voor de bunkerverklaring in het besluit opgenomen.
Voorts realiseert het ministerie zich dat de nieuwe wettelijke systematiek ten aanzien van de jaarverplichting van de sector zeevaart, waarbij de brandstofleveringsnota's als grondslag dienen bij levering van brandstoffen aan de zeevaart, onzekerheden en risico's kent. Het is daarom van belang dat het ministerie in nauw contact blijft met zowel NEa als ILT, de jaarverplichting hernieuwbare energie voor de sector zeevaart uitdrukkelijk een onderdeel zal zijn van een evaluatie na het eerste jaar en dat de regelgeving wordt aangepast bij gebleken onvolkomenheden. Intussen wordt gewerkt aan een convenant tussen ILT en NEa, om zo te zorgen voor een informatie-uitwisseling tussen beide organisaties en verstrekt ILT het toezicht op de registratie van de brandstofleveringsnota's.

4. Internetconsultatie

De internetconsultatie van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit energie vervoer vond in de periode 6 november 2024 tot en met 6 december 2024 plaats. Over het ontwerpbesluit zijn 81 zienswijzen ingediend. In het hoofdlijnenverslag wordt per thema op de zienswijzen ingegaan (Overheid.nl | Consultatie Wijziging Besluit energie vervoer REDIII). De belangrijkste bevindingen van de internetconsultatie worden hieronder beschreven.

Hoogte jaarverplichting

De indieners zijn over het algemeen tevreden met de voorgestelde hoogte van de jaarverplichting van de verschillende sectoren, alsook die van de subverplichtingen binnen de jaarverplichting. Sommige partijen geven aan de verplichtingen voor de sectoren zeevaart en binnenvaart te hoog te vinden met het oog op een gelijk speelveld. Andere partijen zijn van mening dat de verplichtingen juist te laag zijn, gelet op de klimaatdoelen en de investeringszekerheid die nodig is voor de opschaling van de productie van geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Verschillende partijen stellen voor om de jaarverplichting van de sector land te verhogen om rekening te houden met de toenemende hoeveelheid ingeboekte elektriciteit, dan wel om haar te verhogen wanneer het aandeel ingeboekte elektriciteit boven een nog te bepalen grens komt.

Reactie I&W: de hoogte van de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer wordt zo gelijk mogelijk verdeeld over de sectoren, rekening houdend met het tempo waarin de sector kan verduurzamen. Daarbij geldt dat de hoogte van de jaarverplichting voor de sector land al hoger is

dan het gemiddelde van 14,5 procent CO_{2eq}-ketenemissiereductie die de sectoren gezamenlijk moeten behalen.

Hoogte grenswaarden en streefwaarden van de jaarverplichting

Verschillende opmerkingen betreffen de hoogte van de grenswaarden (limieten voor het gebruik van ERE's-conventioneel en ERE's-bijlage IX-B) en streefwaarden (subverplichtingen voor het gebruik van ERE's-geavanceerd en ERE's-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) bij het voldoen aan de jaarverplichting van de verschillenden sectoren. Partijen zijn grotendeels tevreden over de hoogte van de grens- en streefwaarden.

Limiet gebruik ERE's-conventioneel

Door verschillende partijen wordt voorgesteld om de grenswaarde van conventionele biobrandstoffen (biobrandstoffen vervaardigd uit voedsel- en voedergewassen) in de sector land te verhogen, alsook de inboeking van geleverde conventionele biobrandstoffen in de sector binnenvaart toe te staan.

Reactie I&W: in het Klimaatakkoord is afgesproken het gebruik van voedsel- en voedergewassen voor de productie van biobrandstoffen te beperken tot de omvang van 2020. Daarnaast is in het Duurzaamheidskader biogrondstoffen afgesproken om biomassa zo hoogwaardig mogelijk in te zetten. Het gebruik van voedsel- en voedergewassen voor de vervaardiging van biobrandstoffen moet voldoen aan strenge duurzaamheidscriteria, zodat gewaarborgd wordt dat het gebruik van deze biobrandstoffen niet ten koste gaat van de voedselvoorziening of leidt tot extra landgebruik. Nederland zet in op het gebruik van rest- en afvalstromen voor biobrandstofproductie.

Limiet gebruik ERE's-bijlage IX-B

Veel partijen geven aan dat de limiet voor het gebruik van ERE's-bijlage IX-B verhoogd moet worden. Deze partijen zijn ook van mening dat dit soort ERE ook voor het voldoen aan de jaarverplichting van de sector zeevaart gebruikt zou mogen worden.

Reactie I&W: de ruimte om biobrandstoffen vervaardigd uit grondstoffen vermeld in bijlage IX – deel B van de richtlijn hernieuwbare energie in te zetten, is door de Uniewetgever beperkt. Het toestaan van het gebruik van dergelijke biobrandstoffen bij het voldoen aan de jaarverplichting van de sector zeevaart, heeft tot gevolg dat het gebruik van die biobrandstoffen in andere sectoren beperkt zou moeten worden. Omdat in het huidige systeem van hernieuwbare energie vervoer een geleverde hoeveelheid biobrandstof vervaardigd uit grondstoffen vermeld in bijlage IX deel B van de richtlijn hernieuwbare energie aan een zeeschip evenmin ingeboekt mag worden, kiest het ministerie voor een bestendiging van deze lijn en wordt de inboekbevoegdheid van deze biobrandstoffen en het gebruik van ERE's-bijlage IX-B voor het voldoen aan de brandstoftransitieverplichting beperkt tot de sectoren land en binnenvaart.

Subverplichting gebruik ERE's-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong

Enkele partijen bepleiten een algemene streefwaarde voor de inzet van ERE's-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.

Reactie I&W: een belangrijke rol voor de inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong is voorzien voor de sector zeevaart, terwijl deze brandstoffen naar verwachting ook voor een deel van het zwaar wegtransport van belang zal zijn. Om deze ontwikkelingen te ondersteunen zijn sectorspecifieke subverplichtingen van belang, omdat anders hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong enkel in de vervoerssector ingezet zullen worden waar deze het makkelijkst inzetbaar zijn. Bovendien zijn de subverplichtingen per sector onderwerp van de bilaterale afspraken die Nederland met België heeft gemaakt om de implementatie van de herziene richtlijn gezamenlijk vorm te geven.

Gebruik ERE-overig

Ook het inboeken van biobrandstof uit de categorie «overig» kan rekenen op zowel steun als bedenkingen, terwijl sommige partijen het ministerie in overweging geven om deze categorie niet uit te sluiten voor de sectoren binnenvaart en zeevaart.

Reactie I&W: het inboeken van biobrandstoffen in de categorie «overig» wordt mogelijk binnen de sector binnenvaart en zeevaart. In het ontwerpbesluit verzette de opsomming in artikel 7 zich onbedoeld tegen een inboeking van de levering van een dergelijk biobrandstof, terwijl de nota van toelichting wel de bedoeling van het ministerie juist weergaf. Het desbetreffende artikel is aangepast.

Aanvullend vragen partijen rekening te houden met de beschikbaarheid van grondstoffen.

Reactie I&W: de brandstoftransitieverplichting van de verschillende sectoren houdt rekening met het eerder door de Europese Commissie gepubliceerde onderzoek[44] waarin de beschikbaarheid van grondstoffen is onderzocht.

Inboeken geleverde elektriciteit – algemeen

Partijen hebben verschillende opvattingen over het inboeken van geleverde elektriciteit. Sommige partijen steunen de mogelijkheid, andere partijen vinden dat de inboekbevoegdheid ten koste gaat van de inzet van geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Verschillende partijen betreuren de beperking tot zonne- en windenergie binnen de inboekbevoegdheid voor op locatie opgewekte en geleverde elektriciteit.

Reactie I&W: in lijn met het regeerprogramma wordt de opwekking van hernieuwbare energie uit biomassa niet langer bevorderd. Naar aanleiding van de internetconsultatie is het ontwerpbesluit aangepast en mag alle op locatie, uit hernieuwbare bronnen anders dan biomassa, opgewekte en geleverde elektriciteit worden ingeboekt.

Inboeken geleverde elektriciteit – inboekdienstverlener

De reactie van partijen op de invoering van de inboekdienstverlener is overwegend positief. Diverse partijen hebben ideeën gedeeld over en randvoorwaarden voorgesteld bij de uitwerking van de inboekdienstverlener.

---

[44] Impact assessment reports – accompanying the revision RED (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2021:621:FIN).

Reactie I&W: het ministerie neemt de ideeën en randvoorwaarden mee bij de uitwerking van de inboekdienstverlener in de Regeling energie vervoer.

Enkele partijen bepleiten het gebruik van de inboekdienstverlener bij andere energiedragers dan elektriciteit, in die gevallen dat de administratieve lasten van het inboeken hoger zijn dan de opbrengsten van de ERE, zoals voor kleine ondernemers in de sector binnenvaart.

Reactie I&W: het aantal rekeningen met een inboekfaciliteit in het Register hernieuwbare energie vervoer dat kleine hoeveelheden geleverde hernieuwbare energie inboeken, betreffen met name rekeningen waarop geleverde elektriciteit inboeken wordt. Daarnaast geldt dat voor het inboeken van geleverde elektriciteit andere voorwaarden bestaan dan voor andere energiedragers.

Inboeken van geleverde elektriciteit – walstroom

Partijen verzoeken om de uitsluiting van walstroom in de systematiek hernieuwbare energie vervoer te herzien. Het inboeken van geleverde walstroom bevordert de uitrol van walstroom en het behalen van de klimaatdoelen.

Reactie I&W: de uitsluiting van walstroom wordt tot 2030 opgeschort. Geleverde elektriciteit die enkel bedoeld is voor de stroombehoefte op de ligplaats van vaartuigen (walstroom), mag de inboeker vanaf 2030 geen onderwerp meer van een inboeking maken. Vanaf 2030 wordt een deel van de zeeschepen, te weten container- en passagiersschepen met een brutotonnage van meer dan 5.000, door de FuelEU Maritiem verplicht tot het gebruik van walstroom in grote havens.

Gebruik RARE's

Een meerderheid van de partijen steunt de mogelijkheid van het gebruik van RARE's (raffinagereductie-eenheden) bij het voldoen aan de subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de vervoerssectoren. Tegelijk zijn partijen verdeeld over het gevolg voor de directe inzet van die brandstoffen in de vervoerssectoren. Sommige partijen bepleiten een hogere correctiefactor voor RARE's bij het voldoen aan de subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong dan die de Staatssecretaris in oktober 2024 aan de Tweede Kamer voorstelde. Andere partijen zien juist het nut van de voorgestelde correctiefactor in.

Reactie I&W: Bij de voorjaarsbesluitvorming van 2025 is besloten om in elk geval tot en met 2030 geen correctiefactor te voeren op de inzet van RARE's, om zo de electrolysecapaciteit in Nederland te stimuleren.

Inzicht hoogte jaarverplichting na 2030

Bij partijen bestaat een brede steun voor het verlengen van de horizon van de jaarverplichting. Partijen geven aan dat de bekendmaking van de jaarverplichting van de verschillende vervoerssectoren tot en met 2030 niet de benodigde investeringszekerheid bieden. Het verlengen van de horizon van de jaarverplichting met 10 jaar zou in die behoefte voorzien.

Reactie I&W: het ministerie onderzoekt hoe een verlenging van de tijdshorizon van de jaarverplichting vorm kan krijgen. Bij de opvolging van het Klimaatplan zal hiervoor aandacht zijn.

Massabalans

Sommige partijen beweren dat Nederlandse regelgeving meer vereisten aan het voeren van de massabalans stelt dan andere EU-lidstaten.

Reactie I&W: Nederlandse regelgeving stelt geen eisen bovenop die uit hoofde van de richtlijn hernieuwbare energie en de Uitvoeringsverordening 2022/996 gelden. Onduidelijkheden over de uitleg van Uniewetgeving, brengt Nederland onder de aandacht bij de Europese Commissie.

Aardgas, bio-LNG

Omwille van de opschaling van biogas in de vervoerssector, bepleiten verschillende partijen het gebruik van netwerken en LNG-terminals een plaats te geven in het systeem van hernieuwbare energie vervoer.

Reactie I&W: Opschaling van groen gas wordt bewerkstelligd door de bijmengverplichting groen gas in de gebouwde omgeving die het Ministerie van Klimaat en Groene Groei op dit moment voorbereidt. Het systeem hernieuwbare energie vervoer beoogt juist hernieuwbare brandstoffen te stimuleren die geleverd kunnen worden aan de vervoerssectoren. LNG heeft geen rol in de transitie van het wegverkeer naar nulemissie-aandrijving.

Overige punten

Verschillende partijen verzoeken om het begrip E10 aan te passen ter bevordering van het gebruik van geavanceerde biomethanol.

Reactie I&W: Dit voorstel valt buiten de directe reikwijdte van de wijzigingsrichtlijn.

Een partij verzoekt om BioDME op te nemen onder de definitie van LPG.

Reactie I&W: BioDME is volgens de Wet op de accijns een minerale olie die overeenkomstig het tarief van gasolie (diesel) aan de accijns onderworpen is. Gelet op de koppeling van de systematiek hernieuwbare energie vervoer voor accijnsgoederen aan die wet, is een gelijkstelling met LPG niet aan de orde.

5. Voorhang Eerste en Tweede Kamer

Het ontwerp van het wijzigingsbesluit is van 26 mei 2025 tot en met 2 oktober 2025 voorgehangen bij de Eerste en Tweede Kamer, in dezelfde periode dat het wetsvoorstel ter implementatie van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie (zie noot 4) bij de Tweede Kamer in behandeling is geweest. Het voorgehangen wijzigingsbesluit is op 29 september 2025 geagendeerd geweest tijdens het wetgevingsoverleg van het wetsvoorstel, hetgeen aanleiding is geweest om het wijzigingsbesluit op enkele punten aan te passen. Zo is de RFNBO-subverplichting voor de sector land in 2030 met 2 PJ verhoogd, enkel invulbaar met directe inzet in de sector land. Dit heeft geleid tot een verhoging van de jaarverplichtingen en de RFNBO-subverplichting in de sector land (zie artikel 3, eerste en zesde lid, wijzigingsbesluit). Het aspect van de «directe inzet in de sector land» zal worden vastgelegd in de te wijzigen Regeling energie vervoer.

Voorts is motie Van Groningen/Veldman[45] aangenomen, waardoor de jaarlijkse hoogte van de jaarverplichting tot in ieder geval 2035 zal moeten

[45] Kamerstukken II, 2025/26, 36 766, nr. 12

worden vastgesteld, teneinde grotere investeringszekerheid voor bedrijven te bieden. Dit is nu niet meegenomen in het ontwerpbesluit. Momenteel wordt onderzoek door RVO en Trinomics uitgevoerd naar de mogelijkheden hiervoor en de bijbehorende effecten. De Tweede Kamer zal, conform de toezegging in het wetgevingsoverleg van 29 september 2025, begin 2026 over de uitkomsten worden geïnformeerd.

II Artikelsgewijze toelichting

Artikel I (wijziging Besluit energie vervoer)

Onderdeel A (artikel 1)

Veel nieuwe begrippen, alsook de wijziging van bestaande begrippen, houden onder meer verband met het gewijzigde begrippenkader van de Energiewet, die van belang is bij de bewoording van de inboekbevoegdheid voor geleverde elektriciteit. Aan het begrippenkader worden de omschrijvingen van «LPG», «walstroomvoorziening» en «leverancier tot eindverbruik sector zeevaart» toegevoegd. De begrippen «belastingentrepot», «opslaglocatie» en «vrijwillig systeem» worden geschrapt, omdat ze reeds in de Wet milieubeheer staan; andere begrippen worden geschrapt, omdat ze in de systematiek hernieuwbare energie vervoer niet langer worden gebruikt. De omschrijving van «redelijke mate van zekerheid» worden aan de bepalingen van de nieuwe systematiek hernieuwbare energie vervoer aangepast.

De gewijzigde begripsomschrijving van «bemeterd leverpunt» benadrukt dat de meter, op basis waarvan de inboeker de hoeveelheid geleverde (of geladen) elektriciteit bepaalt die hij onderwerp van een inboeking maakt, zich in het tank- of laadpunt zelf (geïntegreerd) moet bevinden. Een meter buiten het bemeterd leverpunt mag derhalve niet gebruikt worden voor de bepaling van de hoeveelheid geleverde (of geladen) elektriciteit. Hetzelfde geldt voor een meter buiten het bemeterd leverpunt die de meting van de meter in het bemeterde leverpunt beoogt te kalibreren of anderszins aan te vullen.

Onderdeel B en C (paragraafaanduiding en artikel 2)

Artikel 2 wordt naar de paragraaf over de jaarverplichting hernieuwbare energie verplaatst (zie onderdeel B) en aangepast aan de nieuwe systematiek hernieuwbare energie vervoer. Het eerste lid, onderdeel a, verduidelijkt dat de ondergrens van 500.000 liter van de levering tot eindverbruik per sector vastgesteld moet worden. Met de wijziging in het eerste lid, onderdeel b, worden de brandstoffen die ingezet worden in nationale of internationale militaire operaties en samenwerking van de jaarverplichting hernieuwbare energie uitgesloten.

Het tweede lid beschrijft de volgorde van afschrijving tussen de vervoerssectoren. Deze volgorde is van belang indien de brandstofleverancier de hoedanigheid van leverancier tot eindverbruik in meerdere vervoerssectoren heeft. In dat geval schrijft het Register hernieuwbare energie vervoer (register) als eerste de jaarverplichting van de sector land af, om vervolgens en voor zover van toepassing, de jaarverplichting van de sector binnenvaart en ten slotte de sector zeevaart af te schrijven.

Onderdeel D en E (nieuwe subparagraaf en artikel 3, jaarverplichting sector land)

Met de zogenoemde sectorsturing, waarbij elke vervoerssector een eigen jaarverplichting krijgt, wordt het Besluit energie vervoer van verduidelijkende subparagrafen voorzien. Subparagraaf 2.1 bevat de bepalingen over de jaarverplichting hernieuwbare energie van de sector land.

Artikel 3 somt de percentages van de jaarverplichting van de sector land op. Evenals het huidige artikel 3, bestaat de bepaling uit het algemene percentage van de jaarverplichting (eerste lid), verplichte aandelen hernieuwbare energie (streefwaarden voor geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) (vierde en zesde lid) en beperkingen aan het gebruik van soorten biobrandstof (grenswaarden conventionele biobrandstof en bijlage IX-B) (derde en vijfde lid). Voor de sector land is van belang dat de jaarverplichting uitsluitend met ERE's uit de sector land voldaan mag worden (tweede lid). Voor het verplichte aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting, is de inzet van RARE's tot een (bij ministeriële regeling) bepaald percentage toegestaan (zevende lid).

Onderdeel F (artikel 5)

Het eerste lid beschrijft de volgorde waarop het register de ERE's afschrijft voor de jaarverplichting van de sector land. Voor het verplichte aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting, schrijft het register eerst RARE's tot het (bij ministeriële regeling) bepaalde percentage af, voordat het de ERE's hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong afschrijft. RARE's mogen uitsluitend worden gebruik voor het onderdeel hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting. Het tweede lid beschrijft de opbouw van een eventueel negatief saldo aan ERE's, waarbij geldt dat het register de verplichte aandelen hernieuwbare energie (voor geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) uit het eerste lid afschrijft ongeacht het saldo, waardoor die voor soorten ERE's ook een negatief saldo kan ontstaan.

Onderdeel G (artikelen 5a, 5b, 5c (jaarverplichting sector binnenvaart) en 5d, 5e, 5f (jaarverplichting sector zeevaart))

Artikel 5a maakt deel uit van de nieuwe subparagraaf 2.2 Jaarverplichting sector binnenvaart. Anders dan de sector land, is het gebruik van ERE's uit een andere vervoerssector toegestaan tot een per kalenderjaar bepaald percentage (tweede lid; vrije ruimte). Daarentegen mogen ERE's-conventioneel geheel niet voor het voldoen aan de jaarverplichting ingezet worden (derde lid, onderdeel a), terwijl voor de invulling van het verplichte aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting uitsluitend RARE's (tot een bij ministeriële regeling bepaald percentage) en ERE-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong uit de sector binnenvaart gebruikt mogen worden (derde lid, onderdeel b). Voor het voldoen aan de jaarverplichting sector binnenvaart, mogen alleen ERE's-elektriciteit uit die sector ingezet worden (derde lid, onderdeel b).

Artikel 5c, eerste lid, bepaalt in de onderdelen a tot en met f de volgorde die het register hanteert bij de afschrijving van de verschillende soorten ERE's voor de jaarverplichting van de sector binnenvaart. Omdat bij het

voldoen aan de jaarverplichting sector binnenvaart ook het gebruik van ERE's uit een of meer andere vervoerssectoren tot een (bij ministeriële regeling) bepaald percentage toegestaan is (zie artikel 5a, tweede lid), bepaalt het eerste lid, aanhef, de volgorde van afschrijving binnen de verschillende sectoren. Daarbij geldt, dat het register bij de afschrijving van de jaarverplichting eerst de verschillende soorten ERE's binnen de sector binnenvaart afschrijft en vervolgens de verschillende soorten ERE's afschrijft in de volgorde sector zeevaart en de sector land.

Van deze vaste afschrijfregels binnen de verschillende soorten ERE's en sectoren kan ingevolge het derde lid worden afgeweken, echter alleen voor zover het betreft de invulling van de maximum percentages van de jaarverplichting die zijn opgenomen in artikel 5a, tweede lid (vrije ruimte) en met inachtneming van de percentages, bedoeld in artikel 5a, vierde en vijfde lid. De vaste afschrijfregels zullen altijd moeten worden gehanteerd bij het voldoen aan de percentages van de jaarverplichting als genoemd in artikel 5a, eerste lid, minus de percentages als genoemd in artikel 5a, tweede lid (vrije ruimte).

De leverancier tot eindverbruik moet voor 1 maart van elke kalenderjaar zijn levering tot eindverbruik in het register opvoeren. Daarna mág de leverancier tot 1 april van elk kalenderjaar de door hem gewenste wijzigingen van de afschrijfvolgorde over het percentage van de vrije ruimte doorgeven, via het register (vierde lid). Als de leverancier tot eindverbruik dat niet doet, volgt het register op 1 april de vaste afschrijfregels van het eerste lid. Op 1 april schrijft de NEa de jaarverplichting af via de standaard volgorde of de aangepaste versie.

Het tweede lid beschrijft de opbouw van een eventueel negatief saldo aan ERE's, waarbij geldt dat het register de verplichte aandelen hernieuwbare energie (voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) uit het eerste lid ongeacht het saldo afschrijft, waardoor voor ERE's-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong voor de sector binnenvaart ook een negatief saldo kan ontstaan.

Artikel 5d maakt deel uit van de nieuwe subparagraaf 2.3 Jaarverplichting sector zeevaart. In deze sector rust een verplichting op geleverde *dieselolie voor de scheepvaart*, *gasolie voor de scheepvaart* en *scheepsbrandstof* (dat behelst diesel en stookolie, alsook eventuele bestanddelen biobrandstof en andere toevoegingen, maar niet bijvoorbeeld LNG en methanol) en is het gebruik van ERE's uit een andere vervoerssector toegestaan tot een per kalenderjaar bepaald percentage (tweede lid; vrije ruimte). ERE's-conventioneel en -bijlage IX-B mogen niet voor het voldoen aan de jaarverplichting sector zeevaart ingezet worden. Voor de invulling van het verplichte aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting mogen uitsluitend RARE's (tot een bij ministeriële regeling bepaald percentage) en ERE-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong uit de sector zeevaart gebruikt worden. Tevens geldt dat voor het voldoen aan de jaarverplichting sector zeevaart alleen ERE's-elektriciteit uit die sector ingezet worden.

Artikel 5f, eerste lid, bepaalt in de onderdelen a tot en met e de volgorde die het register hanteert bij de afschrijving van de verschillende soorten ERE's voor de jaarverplichting van de sector zeevaart. Omdat bij het voldoen aan de jaarverplichting sector zeevaart ook het gebruik van ERE's uit een of meer andere vervoerssectoren tot een (bij ministeriële regeling) bepaald percentage toegestaan is (zie artikel 5d, tweede lid), bepaalt het eerste lid, aanhef, de volgorde van afschrijving binnen de verschillende sectoren. Daarbij geldt, dat het register bij de afschrijving van de jaarverplichting eerst de verschillende soorten ERE's binnen de sector

zeevaart afschrijft en vervolgens de verschillende soorten ERE's afschrijft in de volgorde sector binnenvaart en de sector land.

Van deze vaste afschrijfregels binnen de verschillende soorten ERE's en sectoren kan ingevolge het derde lid worden afgeweken, echter alleen voor zover het betreft de invulling van de maximum percentages van de jaarverplichting die zijn opgenomen in artikel 5d, tweede lid (vrije ruimte) en met inachtneming van de percentages, bedoeld in artikel 5d, derde en vierde lid. De vaste afschrijfregels zullen altijd moeten worden gehanteerd bij het voldoen aan de percentages van de jaarverplichting als genoemd in artikel 5d, eerste lid, minus de percentages als genoemd in artikel 5d, tweede lid (vrije ruimte).

De leverancier tot eindverbruik moet voor 1 maart van elke kalenderjaar zijn levering tot eindverbruik in het register opvoeren. Daarna mág de leverancier tot 1 april van elk kalenderjaar de door hem gewenste wijzigingen van de afschrijfvolgorde over het percentage van de vrije ruimte doorgeven, via het register (vierde lid). Als de leverancier tot eindverbruik dat niet doet, volgt het register op 1 april de vaste afschrijfregels van het eerste lid. Op 1 april schrijft de NEa de jaarverplichting af via de standaard volgorde of de aangepaste versie.

Het tweede lid beschrijft de opbouw van een eventueel negatief saldo aan ERE's, waarbij geldt dat het register de verplichte aandelen hernieuwbare energie (voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) uit het eerste lid ongeacht het saldo afschrijft, waardoor voor ERE's-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong voor de sector zeevaart ook een negatief saldo kan ontstaan.

Onderdeel H (artikel 6)

Artikel 6 is onderdeel van de paragraaf over ERE's en bepaalt evenals het huidige artikel 6 wat bij een negatief saldo aan ERE's gebeurt indien door een inboeking van geleverde hernieuwbare energie of door een overboeking ERE's op de rekening worden bijgeschreven. Indien de rekeninghouder voor meerdere sectoren een negatief saldo op zijn rekening heeft, dan schrijft het register de bijgeschreven ERE's ter voldoening aan de jaarverplichting af in de volgorde van de sector land, de sector binnenvaart en de sector zeevaart. Daarbij houdt het register de beperkingen die voor het gebruik van ERE's uit een andere sector, alsook de grenswaarden voor het gebruik van ERE's-conventioneel en -biobrandstoffen bijlage IX-B gelden, in acht. Zo bestaan ERE's-conventioneel uitsluitend binnen de sector land en terwijl ERE's-bijlage IX-B niet in de sector zeevaart kunnen ontstaan, mag de jaarverplichting van de sector land uitsluitend met ERE's uit de sector land ingevuld worden en kunnen ERE's-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en ERE's-elektriciteit niet buiten de sector ingezet worden.

Onderdeel I (artikel 7)

Artikel 7 is onderdeel van paragraaf 4 over het inboeken van geleverde hernieuwbare energie en heeft betrekking op geleverde vloeibare biobrandstoffen. In het tweede lid is de uitzondering op de regel neergelegd dat de inboeker de massabalans van biobrandstoffen voert over de opslaglocatie waar de vloeibare biobrandstof (al dan niet als onderdeel van een mengsel van fossiele brandstof) zich direct voorafgaand aan de levering aan de Nederlandse markt voor vervoer bevond. Deze uitzondering geldt uitsluitend voor ingevoerd bioLPG en bioLNG, omdat deze vloeibare biobrandstoffen op de productielocatie in verrijdbare opslagtanks gepompt wordt en die, aangekomen in Nederland, met opleggers van vrachtwagens direct naar de locaties

(tankstations) verplaatst worden waar de bioLPG en bioLNG gebruikt wordt. Hierbij is van belang dat het begrip LPG in artikel 1 ook bioLNG omvat.

Ingevolge het vijfde lid, mogen geleverde conventionele biobrandstoffen (biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen) aan binnenschepen niet ingeboekt worden. Hetzelfde geldt voor conventionele biobrandstoffen en biobrandstoffen op grondstoffen die op de lijst van bijlage IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie staan die aan zeeschepen geleverd zijn.

Het nieuwe zevende lid vult het bestaande zesde lid aan, opdat bij ministeriële regeling regels gesteld kunnen worden over het aantonen van het leveren aan de Nederlandse markt van vervoer en de soort fossiele brandstof waarin de vloeibare biobrandstof is bijgemengd. Voorts kunnen regels worden gesteld aan bio-ethanol die voor inboeking in aanmerking komt. Deze delegatiegrondslag is bedoeld om alsnog invulling te geven aan het – niet in werking getreden – artikel 9.7.4.2, eerste lid, onderdeel e, van de Wet milieubeheer, zoals vastgesteld bij amendement Veltman/Van Groningen[46]. Met de vaststelling van de eisen aan bio-ethanol die voor inboeking in aanmerking komt, wordt voorkomen dat bio-ethanol die onder bepaalde GN-codes en tegen gunstigere voorwaarden van buiten de EU wordt ingevoerd, kan meetellen voor de jaarverplichting hernieuwbare energie in vervoer. Dit zorgt voor een gelijk speelveld voor Nederlandse en Europese producenten van bio-ethanol.

Onderdeel J (artikel 8)

In het eerste lid zijn de bewoordingen en verwijzingen aangepast aan de Energiewet, die de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet vervangt.

Onderdeel J (artikel 9)

Dit artikel beschrijft de randvoorwaarden van het inboeken van een geleverde hoeveelheid vloeibare hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong. Ingevolge het derde lid en evenals bij een geleverde vloeibare biobrandstof, kunnen bij ministeriële regeling regels gesteld worden over het aantonen van het leveren aan de Nederlandse markt en de soort fossiele brandstof waarin de vloeibare hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong is bijgemengd.

Onderdeel L (artikel 9a)

De bewoording van artikel 9a wordt aangepast aan het nieuwe begrip hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Tevens worden twee verschrijvingen hersteld, te weten de verplichting van een vulstation van waterstof om gecertificeerd te worden en de verwijzing naar artikel 25, tweede lid, van de richtlijn hernieuwbare energie.

Onderdeel M (artikel 10)

Artikel 10 somt de voorwaarden op voor het inboeken van geleverde (of geladen) elektriciteit. De bewoording van het eerste lid wordt aangepast aan het begrippenkader van de Energiewet. De wijzigingen in het tweede lid voert een nieuwe inboeker in, te weten de inboeker die elektriciteit aan wegvoertuigen of mobiele machines met verwisselbare accu's levert en breidt de bestaande hoedanigheid van inboeker, die elektriciteit met behulp van een accupakket of elektrolyt aan binnenschepen levert, uit

[46] Kamerstukken II 2025/26, 36 766, nr. 8.

naar zeeschepen. Tevens verduidelijkt het tweede lid dat beide inboekers ook aan de vereisten over de zogenaamde exclusiviteit van de aansluiting of het allocatiepunt voor leveringen aan vervoer of mobiele machines uit het eerste lid moet voldoen.

Het derde lid behandelt geleverde elektriciteit uit hernieuwbare bronnen. Het inboeken van dergelijke elektriciteit, met uitzondering van elektriciteit opgewekt uit biomassa (in brede zijn, dus ook uit stortgas, gas van rioolzuiveringsinstallaties of biogas), mag ingeboekt worden in twee gevallen, te weten wanneer ze door een producent met behulp van een directe lijn op het adres van de inboeker geleverd wordt en hij die hernieuwbare elektriciteit op zijn beurt (met een bemeterd leverpunt) aan vervoer of mobiele machines doorlevert of wanneer de inboeker een onderneming is die elektriciteit uit hernieuwbare bronnen op zijn eigen adres opwekt (en met een bemeterd leverpunt) aan vervoer of mobiele machines levert. Een adres is in dit verband een onroerende zaak als bedoeld in artikel 16, onderdelen a tot en met e, van de Wet waardering onroerende zaken.

De elektriciteit die de inboeker onderwerp van een inboeking maakt, is afkomstig van het distributienet voor elektriciteit, of – in geval van levering van elektriciteit uit hernieuwbare bronnen – geleverd met een directe lijn of opgewekt op hetzelfde adres waar de levering met een bemeterd leverpunt plaatsvond. Levering van elektriciteit die is opgewekt met een aggregaat, komt niet voor inboeking in aanmerking.

De inboekdienstverlener is een onderneming die een hoeveelheid door een andere onderneming geleverde of door een natuurlijke persoon geladen elektriciteit inboekt. Echter, in de hoedanigheid van inboekdienstverlener kan hij geen aangeslotene zijn van de elektriciteit die door zijn klanten zijn geleverd. Daarom bepaalt het vierde lid dat het vereiste van aangeslotene niet geldt voor de inboekdienstverlener, maar onverkort voor de onderneming of de natuurlijke persoon die hem machtigt. Dat betekent, dat wanneer de machtiging verlenende onderneming of natuurlijke persoon niet zelf aan de voorwaarden van artikel 10, eerste tot en met het derde lid, van het besluit voldoet, de machtiging niet mag leiden tot een inboeking van een geleverde of afgenomen hoeveelheid elektriciteit door de inboekdienstverlener. Met andere woorden, de leveringsvereisten van artikel 10 blijven ook bij inboeken door de inboekdienstverlener onverkort gelden voor de ondernemingen of de natuurlijke personen die hij bedient (hem hebben gemachtigd).

Ingevolge het vijfde lid vervalt met ingang van kalenderjaar 2030 de bevoegdheid om geleverde walstroom in te boeken, omdat vanaf dat jaar een deel van de vloot de verplichting verkrijgt vanuit de FuelEU Maritiem verordening om walstroom te gebruiken. In het zesde lid wordt aan spoorvoertuigen geleverde elektriciteit van inboeking uitgesloten. Voorheen stond deze bepaling op wetsniveau in artikel 9.7.4.1, eerste lid, onderdeel e, van de Wet milieubeheer, maar daarvoor in de plaats is nu een delegatiebepaling opgenomen om geleverde elektriciteit aan bepaalde bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te bepalen bestemmingen van inboeking uit te sluiten.

Het achtste lid wordt aangevuld opdat bij ministeriële regeling regels over de inboekdienstverlener gesteld kunnen worden.

Onderdeel N (artikel 11)

Artikel 11 geeft invulling aan de opdracht in artikel 9.7.4.6 van de Wet milieubeheer om regels te stellen over de berekening van de CO_{2eq}-ketenemissiereductie. Dit artikel verwijst derhalve naar bijlagen V en VI van de richtlijn hernieuwbare energie. Voor een juiste toepassing van de

berekeningsregels dient ook gebruik te worden gemaakt van de – rechtstreeks werkende – Gedelegeerde Verordening (EU) 2023/1185.[47]

Onderdeel O (artikel 12)

Artikel 12 komt te vervallen vanwege de wijziging van de systematiek hernieuwbare energie van energiesturing naar CO_2-sturing.

Onderdeel P en Q (artikelen 13 en 14)

Artikel 13 beschrijft de bevoegdheid van het bestuur van de NEa om de bijschrijving van ERE's in bepaalde gevallen voor een termijn van vier weken op te schorten; deze termijn mag het met vier weken verlengen. Artikel 14 beschrijft de gevolgen voor de afschrijving van ERE's naar aanleiding van een ambtshalve vaststelling van een hoeveelheid ingeboekte hernieuwbare energie. Bij de afschrijving zijn de bepalingen voor het afschrijven van de jaarverplichting van de desbetreffende sector van overeenkomstige toepassing.

Onderdeel R tot en met Z (artikelen 15 tot en met 23)

Artikelen 15 tot en met 21 hebben betrekking op de verificaties die de nieuwe systematiek hernieuwbare energie vervoer kent, te weten de verificatie levering tot eindverbruik, de verificatie biomassa en de inboekverificatie. In artikel 15 is de bevoegdheid van de minister neergelegd om op aanvraag een verificatieprotocol goed te keuren uitgebreid naar de nieuwe verificaties. Bovendien wordt in het artikel verduidelijkt dat een goedkeuring van het verificatieprotocol vervalt bij de inwerkingtreding van een wijziging van de regelgeving indien en voor zover de wijziging het verificatieprotocol van de desbetreffende verificatie betreft.

De artikelen 16, 17 en 18 beschrijven de verificatie levering tot eindverbruik. Deze verificatie is van toepassing op de minerale oliën die met een accijnsvrijstelling geleverd worden. Bij afwezigheid van jaarlijkse informatie over de hoeveelheid tot verbruik uitgeslagen hoeveelheden accijnsvrijgestelde brandstoffen, beoogt deze verificatie de volledigheid te controleren van de (in het register) ingevoerde levering tot eindverbruik van de leverancier tot eindverbruik sector binnenvaart.

De verificatie biomassa wordt in de artikelen 19, 20 en 21 beschrijven. Deze verificatie is van toepassing op geleverd bioLPG en bioLNG en beoogt zekerheid te verschaffen over de vervaardiging uit biomassa van de vloeibare biobrandstof.

In artikelen 16, 19 en 22 is verduidelijkt dat de accreditatie op basis van de norm ISO/IEC 17020 moet gebeuren. Artikel 23 bepaalt dat de inboekverificatie ziet op de (ingeboekte) hoeveelheid CO_{2eq}-ketenemissiereductie.

[47] Gedelegeerde Verordening (EU) 2023/1185 van de commissie van 10 februari 2023 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad door de vaststelling van een minimumdrempel voor broeikasgasemissiereducties door brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof en door de methode te specificeren voor de beoordeling van broeikasgasemissiereducties door hernieuwbare vloeibare en gasvormige transportbrandstoffen van niet-biologische oorsprong en door brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof.

Onderdeel AA (artikel 25)

Met de wijziging van artikel 25 wordt de onderneming, die in aanmerking komt voor een rekening in het register met alleen een overboekfaciliteit, beperkt tot de onderneming die bedrijfsmatig hoofdzakelijk in energieproducten handelt, zoals derivaten, emissierechten, ERE's en RARE's.

Onderdeel AB (artikel 28)

Artikel 28 bevat een opsomming van de gevallen waarin het bestuur van de NEa een rekening ambtshalve mag opheffen. Nieuw is de bevoegdheid om een rekening op te heffen wanneer een rekening, met een inboekfaciliteit alleen voor het inboeken van elektriciteit, niet langer voldoet aan de minimale hoeveelheden in te boeken elektriciteit of de minimale hoeveelheid gemachtigde eindafnemers van een inboekdienstverlener.

Onderdeel AC

Artikel 29 verwoordt de spaarbevoegdheid van ERE's naar een volgend kalenderjaar. Voor zover het aantal op de rekening aanwezige ERE's groter is dan de spaarruimte, beschrijft het vierde lid de volgorde waarin het register soorten ERE's spaart.

Onderdelen AD, AE en AF (artikelen 30, 31 en 32)

De bestaande artikelen 30, 31 en 32 maken deel uit van de paragraaf over rapportages. Ze worden aangepast aan de nieuwe systematiek hernieuwbare energie vervoer.

Onderdeel AG (Hoofdstuk 2. Rapportage- en reductieverplichting vervoersemissies)

Met het vervallen van titel 9.8 van de Wet milieubeheer, die ziet op de rapportage- en reductieverplichting vervoersemissies ter implementatie van de reductieverplichting van de richtlijn brandstofkwaliteit, vervalt ook de grondslag voor de uitwerking van titel 9.8 in hoofdstuk 2 inzake de rapportage- en reductieverplichting vervoersemissies van het besluit. Dit hoofdstuk wordt vervangen door een nieuw hoofdstuk (zie hierna).

Onderdeel AH (Hoofdstuk 2. Raffinagereductie vervoersbrandstoffen)

Hoofdstuk 2 werkt titel 9.8 van de Wet milieubeheer inzake de raffinagereductie vervoersbrandstoffen uit. Paragraaf 1 (algemeen) bestaat slechts uit het begrippenkader dat in artikel 33 neergelegd is.

Artikel 34 van paragraaf 2 (inboeken) stelt de randvoorwaarde voor het inboeken van hoeveelheden in een raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van conventionele vervoersbrandstoffen of biobrandstoffen.

Artikel 35 en 36 beschrijven de verificatie die beoogt zekerheid te verschaffen over de hoeveelheid in de raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van biobrandstoffen of conventionele vervoersbrandstoffen. Evenals de verificaties die hoofdstuk 1 van het Besluit energie vervoer kent, geldt ook voor deze verificatie de verplichting dat de verificateur raffinagereductie vervoersbrandstoffen een verificatieprotocol ter goedkeuring aan de minister voorlegt.

Artikel 37 beschrijft de bevoegdheid van het bestuur van de NEa om de bijschrijving van RARE's in bepaalde gevallen voor een termijn van vier weken op te schorten; deze termijn mag het met vier weken verlengen.

Artikel 38 bepaalt dat de gevolgen van een ambtshalve vaststelling van de ingeboekte hoeveelheid in een raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van conventionele vervoersbrandstoffen of biobrandstoffen, wordt verrekend met het saldo aan RARE's van het lopende kalenderjaar.

Artikel 39 geeft invulling aan de opdracht in artikel 9.8.3.3 van de Wet milieubeheer om regels te stellen over de berekening van de CO_{2eq}-ketenemissiereductie. Dit artikel verwijst naar bijlage V van de richtlijn hernieuwbare energie. Voor een juiste toepassing van de berekeningsregels dient ook gebruik te worden gemaakt van de – rechtstreeks werkende – Gedelegeerde Verordening (EU) 2023/1185.[48]

Paragraaf 3 (register raffinagereductie-eenheden) bevat in artikelen 40, 41 en 42 bepalingen van registerbeheer.

Artikel 43 bevat de regels voor het sparen van raffinagereductie-eenheden. Bij de uitwerking van de spaarregels voor de raffinagereductie-eenheden is gekozen voor drie verschillende spaarregels voor de verschillende soorten entiteiten die deze eenheden op hun rekening kunnen hebben. Dit is in lijn met de verschillende spaarregels die gelden voor inboekers als bedoeld in titel 9.7 van de wet, leveranciers tot eindverbruik en handelaren voor emissiereductie-eenheden. Voor raffinaderijhouders wordt een hoger spaarlimiet voor raffinagereductie-eenheden gehanteerd dan voor inboekers van andere eenheden, rekening houdend met de vroege fase waarin de markt zich bevindt en de uitdagingen qua afstemming tussen vraag en aanbod. Tot 2025 gold de limiet van 10 procent voor inboekers van alle hernieuwbare energiedragers. Voor leveranciers tot eindverbruik is een balans gezocht tussen het bieden van flexibiliteit en het behouden van zekerheid van het halen van het Europese RFNBO-subdoel voor Nederland.

Ten slotte verlangt paragraaf 4 (rapportage), dat slechts uit artikel 44 bestaat, de samenstelling door de NEa van een overzicht van het aantal in het register bijgeschreven en het aantal in dat kalenderjaar gespaarde RARE's.

Artikel II (wijziging Besluit brandstoffen luchtverontreiniging)

Onderdeel A (artikel 1.1)

De begripsomschrijving van biobrandstoffen wordt geactualiseerd aan de hand van een verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (herschikking) (PbEU 2018 L 328).

B (artikel 2.1)

De begripsomschrijving van leverancier wordt geactualiseerd aan de hand van een verwijzing naar het gedefinieerd begrip van leverancier tot eindverbruik, zoals bedoeld in artikel 9.7.1.1 van de Wet milieubeheer. Omdat het begrip leverancier tot eindverbruik ook ziet op de leverancier met een levering tot eindverbruik sector zeevaart, maar leveringen van brandstoffen aan de sector zeevaart (lees zeeschepen) geen onderdeel uitmaken van de reikwijdte van hoofdstuk 2 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging, maakt de leverancier met een levering tot eindver-

[48] Zie noot 46.

bruik sector zeevaart geen onderdeel uit van het gedefinieerde begrip in het nieuwe tweede lid van artikel 2.1.

C (artikel 2.5)

Met het vervallen in het eerste lid van de zinsnede «, met dien verstande dat diesel in afwijking van die specificaties meer dan 7% methylvetzuurgehalte mag bevatten», wordt verduidelijkt dat in alle gevallen waarin diesel ten behoeve van het wegverkeer ten verkoop wordt aangeboden, verkocht of afgeleverd, de diesel dient te voldoen aan de milieutechnische specificaties van bijlage II van de richtlijn brandstofkwaliteit, met inbegrip van het (verhoogde) maximale gehalte aan methylvetzuur (FAME) van 10% (bekend als B10). Het in de zinsnede genoemde gehalte aan methylvetzuur (FAME) van 7%, als maximaal gehalte genoemd in bijlage II en waarvan mag worden afgeweken mits aan alle overige milieutechnische specificaties van bijlage II is voldaan, is daarmee niet meer relevant.

Het nieuwe tweede lid richt zich, in afwijking van het eerste lid, tot de leverancier zoals gedefinieerd in artikel 2.1 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging. Leveranciers zijn gehouden om in ieder geval diesel met een methylvetzuurgehalte (FAME) tot 7% (bekend als B7) in de handel te (blijven) brengen, vooral bedoeld om het grote aantal niet met B10 compatibele voertuigen dat naar verwachting tegen 2030 nog in de vloot aanwezig zal zijn, van een passende brandstof te kunnen blijven voorzien.

D (artikel 2.9)

De consument dient te worden geïnformeerd over de soort en het gehalte biobrandstof dat benzine en diesel aan de pomp bevat, immers niet elk voertuig is geschikt om op elke biobrandstof te kunnen rijden. Artikel 2.9, derde lid, bevat de regels omtrent het soort informatie dat de brandstofleverancier de consument over dient te informeren indien de diesel biobrandstof bevat. Onderdeel b van het derde lid is in lijn gebracht met het uitgangspunt dat diesel (B7) biobrandstof bevat waaronder maximaal 7% methylvetzuurgehalte (FAME). Gezien de risico's voor motoren van methylvetzuurgehalte (FAME), moet de consument worden geïnformeerd over hogere percentages methylvetzuur (FAME) dan het gebruikelijke maximale percentage van 7%.

E (artikel 3.3)

Artikel 3.3 bevat regels over de brandstofleveringsnota, op te stellen door de leverancier van scheepsbrandstoffen, overeenkomstig bijlage VI, aanhangsel 5, bij het Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL-verdrag)[49], voor schepen met een brutotonnage (GT) van 400 of meer. De beleverde zeeschepen dienen deze brandstofleveringsnota, samen met een door de leverancier bijgeleverd monster van de geleverde brandstof, voor een periode van ten minste drie jaar te bewaren. De in artikel 3.3 gestelde regels zijn in eerste instantie gericht tot de kapitein van een zeeschip, maar worden met de toevoeging van een nieuw derde lid aangevuld met regels die gelden voor de leverancier van scheepsbrandstoffen (bunkering).

In de eerste plaats geldt voor de leverancier van scheepsbrandstoffen de verplichting om zich te registeren bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. In de praktijk geschiedt dit door registratie bij de Inspectie Leefomgeving en Transport, verantwoordelijk voor het toezicht en de naleving van de in hoofdstuk 3 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging opgenomen regels. In de tweede plaats dient de brandstofleve-

[49] Zie voetnoot 38.

rancier jaarlijks een afschrift van alle brandstofleveringsnota's, met informatie over de door hem aan zeeschepen geleverde scheepsbrandstoffen, aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat te sturen. Deze brandstofleveringsnota's dienen aangevuld te zijn met de informatie die nodig is voor FuelEU Maritiem (bijlage I FuelEU Maritiem), zoals de hoeveelheid geleverde brandstof (bunkering), calorische onderwaarde en het soort brandstof (en waar nodig, de emissiefactor).

Artikel III (Inwerkingtreding)

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. In dat besluit zal worden bepaald dat de artikelen van dit besluit terugwerken tot en met 1 januari 2026. Inwerkingtreding van de nieuwe wettelijke systematiek met terugwerkende kracht tot 1 januari 2026 zorgt voor een ononderbroken overgang van de oude naar de nieuwe wettelijke systematiek, gekoppeld aan vastgestelde jaarpercentages die met ingang van kalenderjaar 2026 een uitdrukking zijn van die nieuwe regelgeving. Brandstofleveranciers en overige geadresseerden van de nieuwe regelgeving zijn ruimschoots vóór 1 januari 2026 geïnformeerd over deze nieuwe regelgeving en daardoor in staat gesteld hiermee rekening te houden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

BIJLAGE

Implementatietabel

De wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie ziet – naast bepalingen op het gebied van de sector vervoer – ook op bepalingen op het gebied van hernieuwbare energie voor de sector elektriciteit en de verwarmings- en koelingssector. Laatstgenoemde bepalingen vormen echter geen onderdeel van onderhavige wijzigingsregeling, maar zullen onder verantwoordelijkheid van de Minister van Klimaat en Groene Groei en de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in de desbetreffende wet- en regelgeving worden omgezet. In onderstaande implementatietabel is wel zoveel als mogelijk voor alle bepalingen van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie (Richtlijn (EU) 2023/2413) aangegeven hoe deze worden omgezet. De bepalingen die van toepassing zijn op de sector vervoer zijn terug te vinden in de tabel vanaf artikel 25 e.v. van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie.

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
Wijzigingen van Richtlijn (EU) 2018/2001		
Artikel 2		
Punt 1 (energie uit hernieuwbare bronnen)	Reeds geïmplementeerd in artikel 9.7.1.1 Wet milieubeheer (definitie *hernieuwbare energie*)	
Punt 4 (bruto-eindverbruik van energie)	Implementatie door feitelijk handelen. Lidstaten stellen nationale bijdrage vast. Zie INEK, paragraaf 2.1.2, onderdeel i, en voor de voortgang KEV.	
Punt 22bis (hernieuwbare brandstoffen)	Geïmplementeerd via definities van *biobrandstof* en *hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong* in art. 9.7.1.1 Wet milieubeheer	
Punt 36 (hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong)	Geïmplementeerd in artikel 9.7.1.1 Wet milieubeheer (definitie *hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong*)	
Artikel 3		
Lid 1, eerste alinea	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Lidstaten stellen nationale bijdragen vast. Bereiken van het doel van 42,5% wordt meegenomen in Integraal Nationaal Klimaat- en Energieplan (hierna: INEK) en via monitoringscyclus, in de Klimaat en Energie Verkenning (hierna: KEV) en in de jaarlijkse klimaat- en energienota.	
Lid 1, eerste lid, tweede alinea	Implementatie wordt vormgegeven via feitelijk handelen. Streefcijfer van 45% wordt meegenomen in INEK nadat EC de INEK updates heeft geïnventariseerd. Er wordt gewerkt aan een rekenmethodiek.	
Lid 1, eerste lid, derde alinea	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Er wordt gewerkt aan een rekenmethodiek.	
Lid 3	Implementatie in steunregelingen biomassa	Mogelijkheden tot nemen van extra criteria: geen gebruik van gemaakt. Dit blijkt uit de voorwaarden die worden gesteld in (subsidie)regelingen, zoals de SDE++.
Lid 3 bis	Implementatie in steunregelingen biomassa, er moet voldaan worden aan de eisen uit artikel 3 waarbij er niet wordt afgeweken van de voorwaarden.	Er is voor gekozen om niet af te wijken van het beginsel van het cascaderend gebruik van biomassa.
Lid 3 ter	Implementatie niet nodig, omdat ervoor is gekozen om niet af te wijken van cascaderend gebruik biomassa.	
Lid 3 quater	Implementatie in steunregelingen biomassa. Wordt als eis opgenomen in de Aanwijzingsregeling categorieën stimulering duurzame energieproductie en klimaattransitie 2025.	
Lid 3 quinquies	Implementatie in steunregelingen biomassa.	
Lid 4 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Artikel 7		
Lid 1 Lid 2 Lid 4	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Betreft rekenregels (ook via toepassing van artikel 7, zesde lid, Richtlijn (EU) 2018/2001), in afstemming met CBS, PBL en TNO.	

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
Artikel 9		
Lid 1 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Invulling en aantal gezamenlijke projecten aan LS.	
Lid 7 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	Er wordt (voorlopig) geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om hernieuwbare-energiegemeenschappen op te nemen in gezamenlijke projecten voor hernieuwbare offshore-energie.
Artikel 15		
Lid 1	Implementatie door onderstaande artikelen.	
Lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen en door eisen op te nemen in aanbestedingsprocedures en steunregelingen.	
Lid 2 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen	
Lid 3		
Lid 8		
Lid 9	Dit artikellid richt zich tot de Europese Commissie en behoeft om die reden geen implementatie.	
Artikel 15 bis		
	Implementatie door Artikel 5.20 Besluit bouwwerken leefomgeving: Staatsblad 2025, 135 (Staatsblad 2025, 135 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen	
Artikel 15 ter		
Lid 1	Implementatie wordt vormgegeven door een overzicht van bestaande (ruimtelijke) plannen voor het bereiken van de doelstelling voor hernieuwbare energie Uiterlijk op 21 mei 2025 aan te voldoen.	
Lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Lid 3	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Lid 4		
Artikel 15 quater		
Lid 1	Implementatie door aanvulling van artikel 2.21 van de Omgevingswet (de Minister van KGG wijst gebieden aan in de Omgevingsregeling) en een nieuw artikel 2.47: de Minister, gemeenten en provincies kunnen gebieden aanwijzen voor het opwekken van hernieuwbare energie en voor infrastructuurgebieden. De genoemde artikelen zijn ook van toepassing op de Noordzee. Bij amvb wordt geregeld in welke gevallen welk bestuursorgaan aanwijst. Eerste lid, onder a: Bij amvb wordt geregeld aan welke eisen de gekozen gebieden moeten voldoen. Eerste lid, onder b: In de artikelen 3.6, 3.8 en 3.9 van de Omgevingswet wordt bepaald dat het bestuursorgaan dat een gebied heeft aangewezen voor dat gebied een plan moet vaststellen met daarin mitigerende maatregelen. Bij amvb wordt geregeld aan welke eisen het plan moet voldoen. Bij amvb wordt geregeld dat proefprojecten kunnen worden uitgevoerd en dat de keuze van het gebied moet worden gemotiveerd.	
Lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Nationale regelgeving voldoet, geen nadere implementatie nodig. Bestaande regelgeving: Artikel 16.36 Omgevingswet: PlanMER Artikel 16.53c Omgevingswet: passende beoordeling.	
Lid 3	Openbaar maken van het plan is al geregeld in artikel 16.77b Ow en artikel 3.42 Awb, artikelen 5 en 6 Bekendmakingswet. Openbaar maken van het aanwijzen van het gebied in het Omgevingsplan, de Omgevingsverordening en de Omgevingsregeling: artikel 3:42 Awb en artikelen 5 en 6 Bekendmakingswet. Verder wordt implementatie vormgegeven door feitelijk handelen.	

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
Lid 4		Vaststellen gebieden voor versnelde uitrol waar al een planMER is uitgevoerd voor 21 mei 2024. Nederland maakt geen gebruik van deze mogelijkheid, aangezien dit weinig versnelling brengt en wel veel aanpassingen in bestaande procedures vraagt.
Lid 5	Verwezen wordt naar het gestelde bij artikel 16bis.	
Artikel 15 quinquies		
Lid 1	Is reeds geborgd in bestaande wetgeving. Mogelijkheden tot inspraak bij gebieden uit art. 15 quater lid.1, is geregeld in Omgevingswet en onderliggende regelgeving, artikel 16.23 Omgevingswet en afdeling 3.4 Awb. Dit is al geregeld, voor programma» s in art. 10.8 Omgevingsbesluit. – Omgevingsplan: art. 16.30 Omgevingswet, 10.2 Omgevingsbesluit. – Omgevingsverordening: art. 16.32 Omgevingswet, 10.3a Omgevingsbesluit. – Projectbesluit: art. 5.47, 5.48 en 5.51 Omgevingswet en art. 5.3 en 5.5 Omgevingsbesluit.	
Lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen, mede op grond van artikel 6.12 van de Energiewet.	
Artikel 15 sexies		
Lid 1	Implementatie door aanvulling van artikel 2.21 van de Omgevingswet (de Minister van KGG kan gebieden aanwijzen in de Omgevingsregeling) en een nieuw artikel 2.47: de Minister, gemeenten en provincies kunnen gebieden aanwijzen voor het opwekken van hernieuwbare energie en voor infrastructuurgebieden. De genoemde artikelen zijn ook van toepassing op de Noordzee. Bij amvb wordt geregeld in welke gevallen welk bestuursorgaan aanwijst. Bij amvb wordt geregeld aan welke eisen de gekozen gebieden moeten voldoen. In de artikelen 3.6, 3.8 en 3.9 van de Omgevingswet wordt bepaald dat het bestuursorgaan dat een gebied heeft aangewezen voor dat gebied een plan moet vaststellen met daarin mitigerende maatregelen. Bij amvb wordt geregeld aan welke eisen het plan moet voldoen. Plan-mer moet worden uitgevoerd op grond van het bestaande artikel 16.36 Ow. Passende beoordeling voor een plan is verplicht gesteld in artikel 16.53c, eerste lid, Ow Betrekken van infrastructuursysteembeheerders is feitelijk handelen en vaste praktijk.	
Lid 2	Mogelijkheid tot vrijstellen van projecten binnen gebieden als bedoeld in art. 15 sexies lid 1 van de projectMER-plicht, passende beoordeling op projectniveau en mitigerende maatregelen. Vrijstelling van de merplicht en mer-beoordelingsplicht wordt op grond van artikel 16.43, vierde lid, Ow geregeld bij amvb. Vrijstelling van de passende beoordeling wordt geregeld in artikel 16.53c Ow en uitgewerkt bij amvb.	
Lid 3	Implementatie vindt plaats via artikel 16.53d Ow, op grond waarvan een screening moet worden uitgevoerd. Bij amvb worden nadere regels gesteld over de screening, bijvoorbeeld de termijn waarbinnen deze moet plaatsvinden.	
Lid 4	Implementatie vindt voornamelijk bij amvb plaats, waarin geregeld wordt dat mitigerende maatregelen getroffen moeten worden of gecompenseerd moet worden als uit de screening blijkt dat er onverwachte aanzienlijke effecten zijn. Voor financiële compensatie wordt een grondslag toegevoegd met artikel 13.6a Ow.	

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
Lid 5	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Zonodig worden bij amvb nadere regels gesteld.	
Artikel 16		
Lid 1	Implementatie vindt plaats door implementatie van de volgende artikelleden.	
Lid 2	Implementatie door wijzigingen van termijnen in het vergunningstelsel voor wat betreft de bevestiging van de volledigheid van de ontvangen aanvraag binnen 30 (land)/45 dagen (zee). Dit wordt geregeld bij amvb.	
Lid 3	Artikel 2.48 Ow: de Minister van KGG wordt aangewezen als contactpunt. De mogelijkheid om stukken elektronisch in te dienen bestaat al op grond van artikel 16.1 Ow en 14.1 Omgevingsbesluit.	
Lid 4	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Lid 5	Wettelijk kader bestaat in afdeling 3.4 Awb en hoofdstuk 6 en 7 Awb	
Lid 6	Implementatie door Artikel II van het wetsvoorstel waarmee in de Awb geregeld wordt dat tegen hernieuwbare energieprojecten beroep openstaat in één instantie.	
Lid 7	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Lid 8	Behoeft naar de aard geen implementatie. Kan worden toegepast binnen de huidige kaders van de Ow en de Awb.	
Lid 9	Behoeft geen implementatie. Reeds verankerd in nationale regelgeving.	
Artikel 16 bis		
Lid 1	Is grotendeels reeds verankerd in nationale regelgeving. Kennisgeving bij verlenging is deels geregeld in bestaand recht (artikel 16.66, derde lid, Ow voor de uniforme openbare voorbereidingsprocedure) en wordt aangevuld bij amvb.	
Lid 2	Is grotendeels verankerd in nationale regelgeving. Kennisgeving bij verlenging wordt geregeld bij amvb.	
Lid 3	In artikel 16.53c, derde en vierde lid, Ow is een grondslag toegevoegd voor uitzondering op de verplichting een passende beoordeling uit te voeren. Een grondslag voor uitzondering op de mer(beoordelings-)plicht zit al in artikel 16.43, vierde lid, Ow. Uitzonderingen worden uitgewerkt bij amvb.	
Lid 4	Artikel 16.53d Ow: screening en doelen van de screening. Vierde lid: als blijkt dat er toch effecten zijn wordt daarover een besluit genomen. Verstrekken aanvullende informatie en termijn waarbinnen de screening moet worden afgerond worden geregeld bij amvb.	
Lid 5	Bij amvb wordt geregeld dat de uitzonderingen op de mer(beoordelings)plicht en passende beoordelingsplicht niet gelden als naar aanleiding van de screening in een besluit wordt vastgelegd dat er effecten zijn. Mitigerende maatregelen en regels over compensatie worden op grond van de artikelen 3.6, 3.8 en 3.9, nader uitgewerkt bij amvb, in een plan beschreven en vervolgens in een vergunning aan de exploitant verplicht gesteld. Voor financiële compensatie wordt in artikel 13.6a Ow een grondslag opgenomen.	
Lid 6	Geen implementatie nodig.	
Artikel 16 ter		
Lid 1	Geen implementatie nodig, dit is al geregeld in artikel 4:13 Awb en de artikelen 16.61 en 16.64 Ow (reguliere procedure) en artikel 3:18 Awb en artikel 16.66 Ow (uniforme openbare voorbereidingsprocedure).	

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
	Kennisgeven reden uitstel is voor de uniforme openbare voorbereidingsprocecure geregeld in artikel 16.66, derde lid Ow. Voor de regulier procedure is geen implementatie nodig, de verlenging past binnen de basis-termijn uit de richtlijn.	
Lid 2	Eén procedure voor de verschillende beoordelingen is al geregeld in artikel 11.15 van het Omgevingsbesluit. Advies over de gedetailleerdheid van de informatie voor de mer-beoordeling is al geregeld in artikel 16.46 Ow. Niet als opzettelijk beschouwen van doden of verstoren wordt geregeld bij amvb. Hetzelfde geldt voor het mogelijk maken van maatregelen als proef. De genoemde termijnen passen binnen het Nederlandse recht, zie de toelichting bij het eerste lid.	
Artikel 16 quater		
Lid 1	Geen implementatie vereist.	
Lid 2	Implementatie vindt zonodig plaats bij amvb.	
Lid 3	Implementatie door artikel 16.53d, vijfde lid, Ow	
Artikel quinquies		
Lid 1	Implementatie door artikel 16.64, vijfde en zesde lid, Ow. Vrijstelling van de project-mer wordt geregeld bij amvb.	In Nederland gebruik gemaakt van de mogelijkheid uit de laatste zin van dit artikellid om zonnepanelen op monumenten uit te zonderen van deze verkorte procedure.
Lid 2	Geen implementatie vereist. Voor deze projecten geldt in Nederland geen vergunningplicht.	
Artikel 16 sexies		
Lid 1	Implementatie via artikel 16.64, vijfde en zesde lid Ow.	
Lid 2	Geen implementatie nodig.	
Lid 3	Implementatie via artikel 16.64, zesde lid. In Nederland gebruik gemaakt van de uitzondering voor warmtepompen op monumenten.	
Lid 4	Geen implementatie vereist	
Artikel 16 septies		
	Implementatie vindt bij amvb (BkI) plaats.	In Nederland geen beperking van de reikwijdte.
Artikel 18		
Lid 3	Implementatie wordt vormgegeven door niet-wettelijke maatregelen: Opleiden, kwalificeren en certificeren van installateurs die nodig zijn in de energietransitie, bijvoorbeeld: • Voor laadinfrastructuur is voor het opleiden en certificeren van installateurs hebben elf partners (waaronder IenW) in november 2023 een convenant getekend. Mensen Maken de Transitie pakt een deel van deze agenda op (met steun van IenW), en er zijn taken belegd bij de PPS[1] • De Redesign.Life foundation werkt aan voorlichting en de instroom van leerlingen voor de automotive sector (met steun van IenW). Ook heeft het EV Kenniscentrum de afgelopen jaren gratis studiemateriaal ontwikkeld voor docenten om te gebruiken in hun lessen (met steun van IenW).	
Lid 4	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. De overheid heeft geen lijst gepubliceerd. Wel kan via de website van https://installq.nl/ worden gezocht naar erkende installateurs.	
Artikel 19		
Lid 2, eerste alinea	Op grond van artikel 3, eerste lid van de Wet implementatie EU-richtlijn hernieuwbare energie voor garanties van oorsprong kunnen GVO's afgegeven worden voor gasvormige hernieuwbare brandstoffen van niet biologische oorsprong.	In de REDIII kamerbrief van 7 juni 2024 is aangegeven dat geen gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid de standaardhoeveelheid in fractie te verdelen tot een veelvoud van 1 Wh. Er wordt middels de «wet implementatie REDIII overig» een grondslag gecreëerd om verdere verfijning in de toekomst mogelijk te maken. Er wordt middels de «wet implementatie REDIII overig» een grondslag gecreëerd om verdere verfijning in de toekomst mogelijk te maken.
Lid 2, tweede alinea	Er wordt middels de «wet implementatie REDIII overig» een grondslag gecreëerd om vereenvoudigde registratieprocessen en lagere registratiekosten in te kunnen voeren.	

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
Lid 2, vierde alinea	In Nederland worden GVO's enkel aan producenten van hernieuwbare energie afgegeven.	Nederland maakt gebruik van de reeds bestaande optie b (de marktwaarde van de garanties van oorsprong in aanmerking nemen bij de vaststelling van de financiële steun) om aan te tonen dat voldoende rekening is gehouden met de marktwaarde van de garantie van oorsprong.
Lid 3	Artikel 26 van de GVO-regeling. De restenergiemix wordt op het moment dat de Association of Issuing Bodies berekend en gepubliceerd.	
Lid 4		
Lid 7	Artikel 2.61, tweede lid, onderdeel c van de Energiewet is de kapstok om dit te regelen. Is al uitgewerkt in artikel 24, eerste lid, onderdeel d van de GVO-regeling	
Lid 8	In de Gasrichtlijn is geregeld hoe en wat dit precies moet. De Gasrichtlijn hoeft echter pas in 2026 te worden geïmplementeerd.	
Lid 13	Geen implementatie nodig, actie voor EC.	
Lid 13 bis	Geen implementatie nodig, actie voor EC.	
Artikel 20		
Lid 3	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen	
Artikel 20 bis		
lid 1	Artikel 3.78 (actief en passief openbaar maken) van de Energiewet biedt de kapstok om dit bij MR te regelen.	
lid 2	Deze gegevens zijn reeds te vinden op https://ned.nl/api.	
lid 3	Mogelijke verankering in Energiewet, na overleg met ESNL.	
lid 4	Implementatie via (het voorstel tot) Wet houdende regels ter uitvoering van Verordening (EU) 2023/1804. In een NTA Slimme private laadpunten en laaddiensten is geregeld wat een laadpaal moet kunnen om aan deze vereisten te kunnen voldoen. Bedrijven kunnen de NTA gebruiken om aan te tonen dat een laadpaal slim kan laden.	
lid 5	Het is voor deze systemen mogelijk om deel te nemen aan de elektriciteitsmarkt, omdat het niet is uitgesloten in een gelijk speelveld er is, zonder dat dit ergens is geëxpliciteerd. De volgende artikelen uit de Energiewet zijn hierbij van belang: 2.1, 2.3, 2.34, 3.28 en 3.29. Toegang tot elektriciteitsmarkten, met inbegrip van congestiebeheer en het aanbieden van flexibiliteits- en balanceringsdiensten, is uitgewerkt in methoden en voorwaarden conform de vereisten van Verordening (EU) 2019/943 en Richtlijn (EU) 2019/944. Deze regels verbieden de facto oneigenlijke uitsluiting of nadelige behandeling van technieken en typen deelnemers, waaronder kleine of mobiele systemen zoals thuisbatterijen en elektrische voertuigen en andere kleine gedecentraliseerde energiebronnen. Hiervoor zijn dus geen nieuwe regels nodig.	
Artikel 22 bis		
lid 1	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen en vraagt vaststelling streefcijfer.	
lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
lid 3	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Artikel 22 ter		
lid 1	Behoeft geen implementatie.	Keuze om gebruik te maken van uitzonderingsgrond.
lid 2	Behoeft geen implementatie. Rapportageverplichting indien gebruik wordt gemaakt van uitzonderingsgrond artikel 22 ter lid 1.	
Artikel 23		
Lid 1	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Lid 1 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen, berekeningswijze.	
Lid 1 ter	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Verwezen wordt naar onderzoek TNO. Zie art. 15 lid 3 en INEK.	

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
Lid 2, aanhef	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen, berekeningswijze.	
Lid 2, vierde alinea	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Lid 4	Van deze opsommingen van maatregelen gebruikt NL al twee of meer maatregelen. Dit zijn in ieder geval b, d, f en h t/m l. Dit blijkt uit: B: Home owners. • NWF (financing) Groen licht voor jouw verduurzaming – Warmtefonds • ISDE (subsidy) ISDE: Subsidie voor verduurzaming van uw woning	RVO.nl Housing associations • SAH (subsidy district heating) Stimuleringsregeling aardgasvrije huurwoningen (SAH) voor verhuurders aanvragen	RVO.nl • ISDE ISDE: Subsidie voor verduurzaming van uw woning	RVO.nl Owners associations • SVVE (subsidy) SVVE: Subsidieregeling verduurzaming voor VvE's • SAH (subsidy district heating) Stimuleringsregeling aardgasvrije huurwoningen (SAH) voor verhuurders aanvragen	RVO.nl (gemengde VvE's) • NWF: Groen licht voor jouw verduurzaming – Warmtefonds Landlords (private) • SVOH (subsidy) Subsidieregeling Verduurzaming en Onderhoud Huurwoningen (SVOH)	RVO.nl Public buildings • DuMaVa (subsidy) Subsidieregeling duurzaam maatschappelijk vastgoed (DUMAVA)	RVO.nl • Bevorderen toegang tot financiering voor maatschappelijk vastgoed via bijdragen aan (doelgroepgerichte) fondsen. • Extra middelen voor verduurzaming van het Rijksvastgoed. D: Municipalities and provinces • CDOKE (Financing for municipalities and provinces to support planning, implementing and advice/support energy projects) Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE)	RVO.nl • NPLW (inter-governmental program, knowledge, support) Informatie voor gemeenten over de warmtetransitie	NPLW F: Legislation (collective transformation/district heating) • Artikel 3.6, derde lid van de Omgevingswet. Obligates municipalities to draft and execute a heat program for all districts of the municipality or city. • WGIW Wet gemeentelijke instrumenten warmtetransitie	Overheid.nl	Wetgevingskalender • Heat Act: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/wetsvoorstellen/detail?qry=wetsvoorstel%3A36576&cfg=wetsvoorsteldetails I: Programma Groen Gas en onderdeel daarvan is bijmengverplichting groen gas voor energieleveranciers. Hier valt alleen geïnjecteerd groen gas onder. J: Routekaart Energieopslag K: bevorderen van energie-efficiënte stadsverwarming in de Warmtenetten Investeringssubsidie (WIS) en de Subsidie Warmte-Infrastructuur Glastuinbouw (SWiG). Ontwikkelfonds Warmte voor warmtegemeenschappen.	

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
	L: Other than subsidies, financing, support and legislation, sustainability is promoted through tax incentives. examples • Energy taxation. Relative high marginal taxation on energy, both for gas as well as electricity, which is reduced with a fixed reduction. This dampens the total tax on energy, while retaining a marginal incentive to reduces energy consumption. Energiebelasting • EIA/MIA. For businesses it is possible to apply the Energy Investment Allowance (EIA). Energie Investeringsaftrek (EIA) Mia en Vamil	RVO.nl With the EIA companies pay less tax when they invest in energy-efficient technologies and sustainable energy. Companies can deduct 40% of the investment costs from the fiscal profits, on top of the usual depreciation, which results in an average tax deduction of 10%.	
Artikel 24		
Lid 1	Implementatie in bestaande en nieuwe regelgeving. Warmtewet art. 12a en artikel 7a van de warmteregeling. Nieuwe wetgeving: art. 2.22 en art. 2.23 in WcW, uitwerking in AMvB (nog in ontwikkeling).	
Lid 2	Behoeft geen implementatie.	Nederland maakt gebruik van uitzondering in lid 10. 90% van warmtenetten betreft een efficiënt warmtenet.
Lid 3	Behoeft geen implementatie.	Nederland maakt gebruik van uitzondering in lid 10. 90% van warmtenetten betreft een efficiënt warmtenet.
Lid 4	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Vergt vaststellen indicatief cijfer van ten minste 2.2 procentpunt. Rapportage in INEK.	Vaststellen indicatief cijfer aandeel energie uit hernieuwbare bronnen en uit restwarmte en -koude in stadsverwarming en -koeling. S mogen hernieuwbare elektriciteit meetellen.
Lid 4 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Lid 4 ter	Behoeft geen implementatie.	Nederland maakt gebruik van uitzondering in lid 10. 90% van warmtenetten betreft een efficiënt warmtenet.
Lid 5		
L:id 6		
Lid 8		
Lid 9		
Lid 10		
Artikel 25		
Lid 1, eerste alinea, onderdeel a	Implementatie door wijziging van titel 9.7 Wet milieubeheer (art. 9.7.2.1). Streefcijfer CO_2-reductie nader vastgesteld in Besluit energie vervoer in art. 3 (lid 1), 5a (lid 1), 5d (lid 1).	Lidstaten kunnen bij de verplichting onderscheid maken in sturing op een hernieuwbare energiedoelstelling of een CO_2-reductiedoelstelling. In titel 9.7 Wet milieubeheer (specifiek art. 9.7.2.1) wordt gekozen voor sturing op een CO_2-reductiedoelstelling.
Lid 1, eerste alinea, onderdeel b, en tweede alinea	Implementatie in art. 9.7.2.1 (lid 1), 9.7.3.2 (lid 2), 9.7.4.6 (lid 1), van de Wet milieubeheer, nader uitgewerkt in streefcijfers in het Besluit energie vervoer in art. 3 (lid 4, 5 en 6), 5a (lid 4 en 5), 5d (lid 3 en 4).	
Lid 1, derde alinea	Implementatie in art. 9.7.2.1 (lid 1 t/m 3), 9.7.3.2 (lid 2, onder d) en 9.7.4.6 (lid 1, onder d) van de Wet milieubeheer, nader uitgewerkt in streefcijfers in Besluit energie vervoer in art. 5d (lid 4).	
Lid 1, vierde alinea	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen in verslaglegging.	
Lid 1, vijfde alinea	Implementatie in art. 9.7.2.1 (lid 1), 9.7.3.2 (lid 2) en 9.7.4.6 (lid 1) van de Wet milieubeheer, nader uitgewerkt in streefcijfers in het Besluit energie vervoer in art 3, 5a en 5d.	
Lid 2	Implementatie in art. 9.7.2.1 (lid 1 en lid 4) juncto titel 9.8, 9.7.3.2 (lid 2), 9.7.4.6 (lid 1) van de Wet milieubeheer. nader uitgewerkt in Hoofdstuk 2 van het Besluit energie vervoer en Hoofdstuk 2 van de Regeling energie vervoer.	

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
Lid 3	Implementatie door feitelijk handelen.	Lidstaten kunnen brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof in aanmerking nemen: van kan-bepaling wordt geen gebruik gemaakt. Lidstaten mogen bij de vaststelling van de verplichting voor brandstofleveranciers: a. bij leveranciers van elektriciteit en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, vrijstellen van een minimumaandeel geavanceerde biobrandstoffen en biogas: van kan-bepaling wordt gebruik gemaakt t.a.v. leveranciers van elektriciteit. b. sturen op volumes, energie-inhoud of broeikasgasemissies: gekozen voor sturen op broeikasgasemissies. c. onderscheid maken tussen verschillende energiedragers: van kan-bepaling wordt gebruik gemaakt, bijv. geen jaarverplichting op elektriciteit, LNG of CNG. d. onderscheid maken tussen zeevervoerssector en andere sectoren; van kan-bepaling wordt gebruik gemaakt met vaststelling eigen jaarverplichting inzake sector zeevaart (artikel 9.7.2.1 Wet milieubeheer).
Lid 4	Implementatie in par. 9.7.4 juncto art. 9.7.2.1 van de Wet milieubeheer	Lidstaten mogen particuliere oplaadpunten opnemen in mechanisme: van kan-bepaling wordt gebruik gemaakt via artikel 9.7.4.1, lid 1, onderdeel e, van de Wet milieubeheer.
Artikel 26		
Lid 1	(Reeds) geïmplementeerd in de Wet milieubeheer in titel 9.7 Wet milieubeheer (art. 9.7.2.1, 9.7.4.1, lid 1, onderdelen a en b, 9.7.4.6, lid 1, onderdeel a); streefcijfers nader ingevuld in Besluit energie vervoer in art. 3 (lid 3), 5a (lid 3) en 5d (lid 3).	Vierde alinea: Lidstaten kunnen de art. 25-doelstelling verlagen in geval van een lager gebruik van voedsel- en voedergewassen van 7%: van deze kan-bepaling wordt geen gebruik gemaakt.
Lid 2	(Reeds) geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (art. 9.7.2.1, 9.7.4.1, 9.7.4.2, 9.7.4.6, lid 1, onderdeel a) Vijfde alinea: behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
Artikel 27		
Lid 1, 2 en 5	Adresseert de lidstaat: wordt vormgegeven door de berekening door de lidstaat bij de vaststelling van de hoogte van de jaarverplichting en het verschuldigd aantal per soort emissiereductie-eenheden ex artikel 9.7.2.1 van de Wet milieubeheer, nader uitgewerkt in het Besluit energie vervoer in art. 3, 5a en 5d. En wordt ingevuld ex artikel 9.7.4.6, vierde lid, bij het vaststellen van regels over de berekening van de CO2-equivalent-ketenemissie (zie definitie *CO2-equivalent-ketenemissie* in artikel 9.7.1.1).	Lid 1, onderdeel d: van de kan-bepaling om brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof mee te nemen in de berekening, wordt geen gebruik gemaakt. Lid 1, tweede alinea: van de kan-bepaling tot verhoging van de max. 1,7% Bijlage IX-deel B-brandstoffen, wordt geen gebruik gemaakt.
Lid 3 en 4	Behoeft naar de aard van de bepaling geen implementatie.	
Lid 6	Wordt geregeld via erkenning door de Cie. van vrijwillige systemen ex artikel 30, vierde lid, RED.	
Artikel 28		
Lid 5	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie, bevoegdheid EC.	
Lid 7	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie, bevoegdheid EC.	
Artikel 29		
Lid 1	Eerste alinea: art. 9.7.4.2, lid 1, onderdeel a, en 9.7.4.3, onderdeel a), van de Wet milieubeheer, nader uitgewerkt in het Besluit energie vervoer in art. 3 (lid 1), 5a (lid 1) en 5d (lid 1). Tweede alinea: art. 9.7.4.2, lid 1, onderdeel a, en 9.7.4.3, onderdeel a), van de Wet milieubeheer,: deels reeds geïmplementeerd in art. 7 (lid 4), en art. 8 (lid 4), van het Besluit energie vervoer. Vierde alinea: niet van toepassing op sector vervoer.	Tweede alinea, tweede volzin: Lidstaten kunnen sorteersystemen voor gemengd afval voorschrijven: van deze kan-bepaling wordt geen gebruik gemaakt.
Lid 3	Deels reeds geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (art. 9.7.4.2, lid 1, onderdeel a, en 9.7.4.3, onderdeel a), en in art. 7 (lid 3) en art. 8 (lid 3) van het Besluit energie vervoer. Via diverse (subsidie)regelingen.	

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
Lid 4	Deels reeds geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (art. 9.7.4.2, lid 1, onderdeel a, en 9.7.4.3, onderdeel a), en in art. 7 (lid 3) en art. 8 (lid 3) van het Besluit energie vervoer. Via diverse (subsidie)regelingen.	
Lid 5	Deels reeds geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (art. 9.7.4.2, lid 1, onderdeel a, en 9.7.4.3, onderdeel a), en in art. 7 (lid 3) en art. 8 (lid 3) van het Besluit energie vervoer. Via diverse (subsidie)regelingen.	
Lid 6	Deels reeds geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (art. 9.7.4.2, lid 1, onderdeel a, en 9.7.4.3, onderdeel a), en in art. 7 (lid 3) en art. 8 (lid 3) van het Besluit energie vervoer. Via diverse (subsidie)regelingen.	
Lid 7 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen	
Lid 7 ter	Feitelijk handelen.	
Lid 10	Via diverse (subsidie)regelingen.	
Lid 13	Geen implementatie nodig: Niet van toepassing op NL.	
Lid 15	Feitelijk handelen.	
Artikel 29 bis		
Lid 1	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen en is uitgewerkt in art. 9.7.4.4, onderdeel a, van de Wet milieubeheer, nader uitgewerkt in het Besluit energie vervoer in art. 9 (lid 2) en 9a (lid 2).	
Lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen	
Lid 3	Behoeft geen implementatie, bevoegdheid EC.	
Artikel 30		
Lid 1–2 (vervoer)	Deels reeds geïmplementeerd met: onderdeel van certificering duurzaamheidssysteem ex artikel 30, lid 4, richtlijn (EU) 2008/2001; verwerkt in bewijs van duurzaamheid (Proof of Sustainability; PoS) ex artikel 9.7.4.2 en 9.7.4.3 Wet milieubeheer; nader uit te werken in het Besluit energie vervoer nader uitgewerkt in het Besluit energie vervoer in art. 7 (lid 3) en 8 (lid 3). Toepassing massabalans in artikel 9.7.6.2 Wet milieubeheer: nader uitgewerkt in artikel 6 van de Regeling energie vervoer.	
Artikel 31		
Lid 1	Via diverse (subsidie)regelingen.	
Lid 2	Via diverse (subsidie)regelingen.	
Lid 3	Eerste alinea: art. 9.7.4.12 van de Wet milieubeheer, nader uit te werken in het Besluit energie vervoer in art. 16 tot en met 24. Tweede alinea:Eerste volzin: Behoeft geen omzetting, in de wetgeving wordt geen onderscheid gemaakt in geografische oorsprong en type grondstof. Tweede alinea, tweede volzin: bekendmaking art. 9.7.4.14 van de Wet milieubeheer, nader uitgewerkt in het Besluit energie vervoer in art. 32. Opstellen passende norm voor onafhankelijke audits: nader uit te werken in het Besluit energie vervoer Via diverse (subsidie)regelingen.	
Lid 4	Via diverse (subsidie)regelingen.	
Lid 6	Implementatie niet nodig.	
Lid 9	Via diverse (subsidie)regelingen.	
Lid 10	Behoeft naar haar aard geen implementatie, bevoegdheid EC.	
Artikel 31 bis		
Lid 1	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie, opdracht voor EC.	
Lid 2	artikel 9.7.1.3 Wet milieubeheer, nader uitgewerkt in artikel 3b Regeling energie vervoer Artikel 9.10.1.2. Concept wetsvoorstel Wet jaarverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de industrie Artikel 9.9.1.2. Concept wetsvoorstel jaarverplichting groen gas.	
Lid 3	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	

Artikel, -lid of -onderdeel EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
Lid 4	Artikel 9.10.1.2. Concept wetsvoorstel Wet jaarverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de industrie Artikel 9.9.1.2. Concept wetsvoorstel jaarverplichting groen gas	
Lid 5	artikel 9.7.1.3 Wet milieubeheer, nader uitgewerkt in artikel 3b Regeling energie vervoer.	Geen nationale databank.
Lid 6	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie, opdracht voor EC.	
Artikel 33		
Lid 3	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie, opdracht voor EC.	
Artikel 35		
	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie	
Bijlage I		
	Reeds geïmplementeerd in artikel 9.7.2.1 Wm en nader uitgewerkt in Besluit Energie vervoer (art. 3).	
Bijlage I bis		
	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
Bijlage IX		
	Implementatie Wet milieubeheer (art. 9.7.4.6, lid 1, onderdelen b en c, en art. 9.7.4.8, lid 1).	
Wijziging Verordening (EU) 2018/1999		
	Verwerkt in INEK	
Wijzigingen van Richtlijn 98/70/EG		
Artikel 1	Reeds geïmplementeerd in hoofdstuk 2 (art. 2.1) van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.	
Artikel 2	Wijziging van artikel 1.1 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging (gewijzigde definitie van biobrandstoffen; nieuwe definitie van leverancier).	
Artikel 4, lid 1	Wijziging van artikel 2.5 (lid 1) van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging	
Artikel 4, lid 2	Reeds geïmplementeerd in art. 1.1 (definitie van gasolie voor mobile machines) en art. 2.6 (lid 1 en 2) van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.	
Artikel 7bis tot en met 7sexies	Implementatie via vervallen van titel 9.8 van de Wet milieubeheer (Rapportage – en reductieverplichting vervoersemissies).	
Artikel 9	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
Bijlage I, II, IV en V	Bijlage I en II: Implementatie via reeds bestaande art. 2.3 en 2.5 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging en wijziging Regeling brandstoffen luchtverontreiniging. Bijlage III en IV: implementatie via vervallen titel 9.8 van de Wet milieubeheer.	

[1] Publiek-private samenwerking leidt tot effectieve aanpak tekort laadpaalspecialisten – Connectr