



# Overzicht van wijzigingen Besluit energie vervoer ter implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III)

Let op: bij het beschrijven van de wijzigingen wordt verondersteld dat u weet hoe het systeem Energie Vervoer werkt. U kunt over dit systeem lezen achteraan dit document. Een uitvoeriger toelichting van alle wijzigingen treft u in de Nota van Toelichting, achteraan het Wijzigingsbesluit.

## I. WIJZIGINGSBESLUIT

### 1. Overzicht van hoofdzaken die in dit wijzigingsbesluit worden geregeld

Hieronder wordt kort ingegaan op de totstandkoming van de hoofdwijzigingen. Onder 3 van de toelichting staat een tabel met de resulterende verplichtingen.

#### *Hoogtes jaarverplichtingen*

Het belangrijkste dat in dit wijzigingsbesluit wordt geregeld, is dat de hoogtes van de jaarverplichtingen worden vastgesteld voor de vier modaliteiten (land [weg, mobiele machines en pleziervaart], binnenvaart, zeevaart en luchtvaart). Deze hoogtes zijn als volgt ontstaan: (1) Ten eerste werd overwogen dat de vervuiler betaalt. De totale reductieverplichting voor de mobiliteit die RED-III oplegt, zou dan evenredig verdeeld worden over de sectoren. Dat zou betekenen dat alle vier de sectoren (weg, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart) een verplichting van 14,5% in 2030 zouden krijgen. (2) Ten tweede werd overwogen dat in de RED-III een uitzondering ligt voor de grootte van de fossiele zeevaartbrandstoffenplas. Deze telt slechts beperkt mee. Dit leidt ertoe dat de zeevaartverplichting in 2030 lager is dan de verplichting van de overige modaliteiten (8,2% in 2030), maar toch evenredig bijdraagt aan het behalen van de 14,5%-verplichting. (3) Ten derde werd vastgesteld dat – gelet op de ReFuelEU Aviation verordening van de EU – het juridisch niet mogelijk is om de luchtvaartsector een verplichting op te leggen die hoger is dan de verplichting uit de genoemde verordening. Daarom is de luchtvaartverplichting lager (5,3% in 2030). Hiermee wordt niet voldaan aan de RED-III-verplichting. Daarom is besloten om de landverplichting navenant te verhogen. (4) Ten vierde is in lijn met de voorjaarsbesluitvorming van 2023 besloten dat de wegsector een additionele opgave heeft bovenop de RED-III doelen. Hierdoor, en door de uitwerking van punt 3 is de verplichting in deze sector hoger (22,6% in 2030).

#### *Hoogtes vrije ruimten*

Vrije ruimten maken een verplichting niet sectorspecifiek. Er kan worden voldaan door credits te kopen die in andere modaliteitssectoren zijn ontstaan. Bijvoorbeeld: een zeevaartbrandstofleverancier kan een deel van zijn verplichting invullen door luchtvaart-credits te kopen. In lijn met het principe dat de vervuiler betaalt en dat elke sector zelfstandig verduurzaamd, is terughoudendheid betracht bij het invoeren van vrije ruimten. In sommige gevallen is daarvan afgeweken. (1) Ten eerste bij de luchtvaartsector, omdat is vastgesteld dat de RefuelEU Aviation verordening het juridisch onmogelijk maakt om een verplichting in te stellen die sectorspecifiek is. De gehele verplichting is daarom een vrije ruimte. (2) Ten tweede bij de zeevaartsector, waar iets minder dan één derde van de verplichting met een vrije ruimte kan worden ingevuld. De jaarverplichting in dit wijzigingsbesluit is hoger dan de verplichting die volgt uit de FuelEU Maritime-verordening. Het deel dat hoger is kan zo worden ingevuld in de vrije ruimte. Op die manier wordt een kostenefficiënte invulling door zeevaartbrandstofleveranciers mogelijk, waarmee de genoemde leidende principes worden verenigd met het belang van de concurrentiepositie. (3) Ten derde bij de binnenvaartsector, alwaar na overleg met sectorpartijen tijdens een ontwerpessie is gebleken dat behoefte bestaat aan een vrije ruimte van 20%, zodat een kostenefficiënte invulling kan worden gezocht.

#### *Hoogtes sublimieten*

De RED-III geeft twee limieten mee die lidstaten moeten vertalen op brandstofleveranciers, om te verhinderen dat de afzet van conventionele (op voedsel- en voedergewassen gebaseerde) biobrandstoffen, en biobrandstoffen van bewezen technologieën (Annex IXb) meer worden geproduceerd. Deze zijn als volgt geïmplementeerd in het wijzigingsbesluit. (1) Ten eerste is overwogen dat er reeds een limiet geldt voor deze categorieën in het systeem Energie Vervoer, dat op dit moment nog slechts ziet op brandstofleveranciers aan de wegsector. Het ligt daarom in de reden om de huidige praktijk niet te verstoren door ook andere sectoren de mogelijkheid te bieden om binnen deze limieten te gaan leveren, omdat het beschikbare volume voor de wegsector dan zou dalen. (2) Ten tweede is overwogen dat op dit moment de limiet op annex IXb wordt overschreden. Eerder is besloten dat de beschikbare ruimte uit de voorjaarsbesluitvorming van 2023 kan worden gebruikt om deze overschrijding te formaliseren. (3) Ten derde is er met de RED-III meer brandstof onder de RED-III verplichting valt, waardoor het toegestane volume annex-IXb-biobrandstof iets is gegroeid boven de huidige overschrijding. Er is overwogen dat – vanwege de ReFuelEU Aviation verordening – luchtvaartbrandstofleveranciers in staat moeten worden gesteld om deze brandstof te leveren om aan hun verplichting te voldoen. (4) Ten vierde is overwogen dat de brandstofvereisten voor diesel gelden voor zowel de weg- als de binnenvaartsector. Het overgebleven deel aan ruimte om annex-IXb-biobrandstof te leveren gaat daarom naar deze sector.

#### *Hoogtes subverplichtingen*

De RED-III geeft twee subdoelen mee die lidstaten moeten vertalen op brandstofleveranciers, om een minimale afzet van geavanceerde biobrandstoffen (Annex IXa) en hernieuwbare waterstof(gebaseerde brandstoffen) [RFNBO's<sup>1</sup>] te bewerkstelligen. Die doelen zijn als volgt vertaald voor Annex IXa-biobrandstoffen: (1) ten eerste is overwogen dat de zeevaartsector om aan zijn jaarverplichting te voldoen al ongeveer de helft van het subdoel op Annex IXa-brandstoffen moet invullen, omdat er geen alternatieven zijn. (2) ten tweede is overwogen dat brandstofleveranciers aan de luchtvaartsector niet kunnen worden verplicht om een bijdrage aan het subdoel te leveren, vanwege de ReFuelEU Aviation verordening. (3) ten derde is overwogen dat de binnenvaartsector een kleine sector is die geen significante bijdrage zou leveren aan het subdoel en bovendien aan het begin van de energietransitie staat. (4) ten vierde is overwogen dat het van belang is dat brandstofproducenten en leveranciers in de landsector investeringszekerheid wordt geboden om annex-IXa-biobrandstoffen te leveren, vanwege de alternatieve mogelijkheid om credits te kopen die zijn ontstaan door elektriciteitsleveringen aan wegvoertuigen. Daarom is besloten om in de landsector een *subverplichting* in te stellen dat resterende invulling geeft aan het subdoel uit de RED-III.

Met betrekking tot het subdoel op RFNBO's is overwogen dat dit type brandstoffen innovatie-investeringen vereist die door alle sectoren gezamenlijk moeten worden gedragen. (1) Ten eerste is vastgesteld dat de luchtvaartsector een *subverplichting* kan krijgen die gelijk is aan de ReFuelEU Aviation verordening, en daarmee een deel van het subdoel kan invullen. (2) Vervolgens is bekeken welke bijdrage geplande binnenvaartprojecten kunnen leveren en een overeenkomstige *subverplichting* vastgesteld. (3) ten derde is in een *Memorandum of Understanding* met België afgesproken dat er een *subverplichting* komt voor de zeevaartsector. (4) ten vierde is gekeken welke behoefte er is in de wegsector, en de overgebleven hoeveelheid kwam daarmee overeen en is in deze sector vastgelegd als *subverplichting*.

#### *Raffinageroute*

Na onderhandelingen met EZK is afgesproken dat de raffinageroute onder voorwaarden wordt opengesteld. Dit houdt in dat raffinaderijen die RFNBO's inzetten voor de productie van conventionele brandstoffen en biobrandstoffen voor de inzet van die RFNBO's credits kunnen genereren en verhandelen aan verplichte brandstofleveranciers, enkel voor het voldoen aan het subdoel RFNBO. Om te voorkomen dat dit financieel aantrekkelijker wordt dan om hernieuwbare waterstof aan de vervoerssector te leveren ter aandrijving, worden twee mitigerende maatregelen gevoerd. Ten eerste worden een of meerdere correctiefactoren vastgesteld. Dat

---

<sup>1</sup> Dit staat voor *Renewable Fuels of Non-Biological Origin*

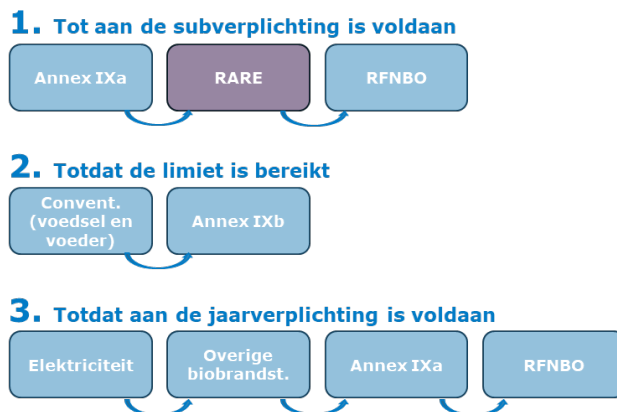
gebeurt niet in dit wijzigingsbesluit, maar in een volgende wijzigingsregeling. Ten tweede geldt in elke sector de subverplichting op RFNBO's als een limiet op de inzet van deze raffinagecredits. In dit wijzigingsbesluit wordt geregeld dat raffinaderijen credits kunnen genereren, en dat de subverplichtingen op RFNBO's gelden als limiet op de inzet van die credits.

**Afschrijfolgorde**

Wanneer bij de jaarafsluiting de credits van de rekening van een verplichte partij worden afgeschreven om te voldoen aan de jaarverplichting, gaat dit in een vaste volgorde. Ten eerste worden de credits om te voldoen aan de subverplichtingen afgeschreven. Ook de raffinagecredits worden dan afgeschreven. Wanneer aan de subverplichtingen is voldaan, worden niet meer credits afgeschreven van die soort. Eerst volgen dan de credits om aan de limieten te voldoen. Pas daarna wordt verder gegaan met het afschrijven van de credits die ook voor de subverplichting konden worden ingezet, op volgorde van verwachte waarde, waarbij de minst waardevolle credits als eerste worden afgeschreven. Dit proces is in de tekening schematisch weergegeven.

Verplichte partijen met een vrije ruimte kunnen het zelf aangeven als zij bepaalde credits willen afschrijven uit een andere sector. Doen zij dit niet, dan worden eerst eenheden uit de eigen sector gebruikt, en vervolgens eenheden uit de andere sectoren op basis van verwachte waarden.

Alle rekeningen kunnen beperkt credits meenemen naar het volgende jaar (sparen). Dat gaat in volgorde van waarde, waarbij de duurste credits het eerst worden geselecteerd om te sparen: RFNBO's, RARE's, Annex IXa, Overige biobrandstoffen, Elektriciteit, Annex IXb, Conventionele biobrandstoffen.



**2. Overzicht van kleine zaken die in dit wijzigingsbesluit worden geregeld**

In de onderstaande tabel staan kleine zaken weergegeven die in het wijzigingsbesluit worden geregeld.

Onderwerp en context	Wijzigingsbesluit
<p><b>Overboekfaciliteit</b>                      Een overboekfaciliteit is een rekening bij de NEa, waarop geen HBE's worden gegenereerd vanwege geleverde hoeveelheden hernieuwbare energie. Er worden ook geen HBE's afgeschreven vanwege een verplichting. Een overboekfaciliteit kan geopend worden door bedrijven met een AGP-vergunning en overheidsorganisaties. De praktijk toont dat overheidsorganisaties hun HBE's, verkregen vanuit van concessies openbaar vervoer, verhandelen. Dit is in strijd met het doel: de overboekrekening voor overheidsorganisaties is in het leven geroepen om hen de optie te geven om middels de HBE systematiek te demonstreren dat doelen op het gebied van duurzame mobiliteit gehaald worden. HBE's</p>	<p>Overheidsorganisaties en bedrijven met een AGP-vergunning kunnen geen overboekfaciliteit openen. Credithandelsbedrijven worden in het AMvB gedefinieerd en kunnen voortaan wel een overboekfaciliteit bij de NEa openen.</p>

<p>dienen dan echter niet verhandeld te worden, maar afgeboekt te worden, zodat bedrijven deze HBE's niet kunnen gebruiken voor het vervullen van hun jaarverplichting. Het probleem is dat de prestatie niet 'additioneel' is, omdat gemeenten, provincies en andere publieke organisaties vaak vanuit landelijke verplichtingen of lokaal beleid al doelen hebben opgenomen over de duurzaamheid van lokale mobiliteit. Wanneer deze HBE's door overheidsorganisaties beschikbaar worden gesteld op de HBE-markt, destimuleert het bedrijven met een jaarverplichting om zelf de prestatie te leveren. Het staat daarom verduurzaming van vervoer in de weg, het levert geen additioneel duurzaam vervoer op (het gaat het zelfs tegen). Ook AGP-bedrijven gebruiken de rekening niet waarvoor zij is bedoeld. De rekening wordt vaak gebruikt om hoeveelheden elektriciteit in te boeken, maar daarvoor is een inboekrekening nodig. De overboekrekening is juist bedoeld om marktmonopolies te verhinderen door handelaren toegang te geven tot het systeem.</p>	
<p><b>Subsidie voor opwek elektra op eigen locatie</b>  Momenteel is het niet mogelijk om zowel subsidie te krijgen voor de productiefaciliteiten voor de opwek van elektra die geleverd wordt buiten het net om (via een directe lijn) aan een andere locatie, als het verkrijgen van HBE's. Dit zou leiden tot overstimulering. Het is momenteel wel mogelijk om voor productiefaciliteiten voor elektra die leveren op eigen locatie zowel subsidie als HBE's te verkrijgen. Dit kan echter ook leiden tot overstimulering en zou gelijk getrokken moeten worden.</p>	<p>Gelijkgesteld dat er geen subsidie mag zijn ontvangen voor de opwek van elektra op eigen locatie.</p>
<p><b>Biomassabrandstoffen voor opwek elektra</b>  Opgewekte elektriciteit uit hernieuwbare bronnen kan ingeboekt worden. Momenteel is het ook mogelijk op opgewekte elektriciteit met hernieuwbare brandstoffen als bron in te boeken. Hierdoor is het mogelijk om over dezelfde energie dubbele waarde te verzilveren.</p>	<p>Opgewekte elektriciteit uit wind- en zonne-energie is inboekbaar, en daarmee niet meer elektriciteit met hernieuwbare brandstoffen als bron. Dit is in lijn met het Hoofdlijnenakkoord, dat stelt dat stimulansen voor elektriciteitsopwek uit biomassa worden afgebouwd.</p>
<p><b>Walstroom</b>  Momenteel is het mogelijk om walstroom, elektriciteit geleverd aan de scheepvaart, en dokstroom, elektriciteit voor de luchtvaart, in te boeken. Echter wordt deze stroom niet enkel gebruikt voor het vervoer (voortstuwing), maar voor een groot deel ook voor andere functies zoals de hotelfunctie. Het aandeel van het gebruik voor voortstuwing ligt laag. Er ligt een</p>	<p>Wal- en dokstroom is uitgesloten.</p>

<p>voorstel om wal- en dokstroom geheel uit te sluiten van deelname aan de systematiek. Hoewel het aandeel voor voorstuwing bij scheepvaart laag ligt, zal dit wel leiden tot een vermindering van de stimulans voor elektrische scheepvaart.</p>	
<p><b>Uitzondering voor voeren van massabalans over laatste opslaglocatie</b>  In de praktijk vindt er voor fysieke bio-LNG weinig tussentijdse opslag plaats: bio-LNG wordt in het algemeen direct van de productielocatie naar een afleverlocatie (tankstation, leurboot) getransporteerd. Dit heeft te maken met de eigenschappen van het product. De productielocatie is daarom vaak de laatste locatie. Dit knelt met het vereiste op het voeren van de massabalans over de laatste opslaglocatie door de inboeker.</p>	<p>Uitzondering gemaakt op de eis voor het opvoeren van massabalans voor fysieke bio-LNG. In plaats daarvan gebruik maken van bio-verificaties (administratiecontrole bij producent).</p>
<p><b>Verwisselbare accu</b>  Geleverde elektriciteit kan nu ook worden ingeboekt wanneer het naar een verwisselbare accu in een voertuig wordt geladen, om aan te sluiten op marktontwikkelingen.</p>	<p>Ook elektriciteit geleverd aan een verwisselbare voertuigaccu is voortaan inboekbaar.</p>
<p><b>Uitbreiden levering accupakket voor zeeschepen</b>  In de huidige systematiek kan de levering van hernieuwbare elektriciteit met accupakketten en elektrolyten voor de binnenvaart ingeboekt worden. Voor de Zeevaart was dit nog niet mogelijk.</p>	<p>Met de uitbreiding van de grondslag voor elektriciteit is dit voor zeevaart ook mogelijk gemaakt.</p>
<p><b>Verificatieprotocollen wijzigen bij gewijzigde regelgeving</b>  Momenteel moeten verificateurs ééns per tijdsperiode een protocol laten goedkeuren door de staatssecretaris. Echter, wanneer regelgeving wijzigt hoeft het protocol niet te worden aangepast. Dat is onhandig.</p>	<p>Voortaan moet bij nieuwe regelgeving een nieuw protocol worden ingediend door verificateurs.</p>
<p><b>Specificeren leveringen aan OV</b>  Momenteel kunnen OV-bedrijven de hoeveelheid hernieuwbare elektriciteit voor OV inboeken die vanuit de inkoopmeter geregistreerd wordt. Dit is een voordeel t.o.v. andere bedrijven die vanuit een meter later in de keten kunnen inboeken. OV-bedrijven hebben dit voordeel gekregen om inboeken eenvoudiger te maken aangezien dit soort bedrijven vaak geen gebruik maken van aanvullende meters en de bestemming openbaar vervoer is. De praktijk toont dat OV-bedrijven hiermee ook hernieuwbare elektriciteit voor bijv. personen vervoer. Dit is niet het doel van de uitzondering.</p>	<p>Uitzondering blijft behouden. Er zal gespecificeerd worden dat de uitzondering geldt voor de levering aan openbaar vervoer.</p>

### 3. Overzicht van de voortaan geldende verplichtingen

Hieronder staan de verplichtingen die voor brandstofleveranciers zullen gelden per 2026 weergegeven, in procenten CO2-ketenemissiereductie. Deze worden vastgelegd in dit wijzigingsbesluit.

<b>Land</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>
Sectorspecifiek	14,4%	16,4%	18,3%	20,3%	22,6%
Vrije ruimte	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Totaal</b>	<b>14,4%</b>	<b>16,4%</b>	<b>18,3%</b>	<b>20,3%</b>	<b>22,6%</b>

Subverplichting Annex 9A	3,07%	4,49%	5,92%	7,34%	8,76%
Subverplichting RFNBO (is gelijk aan limiet RARE's)	0,05%	0,06%	0,13%	0,31%	0,38%
Limiet Conventioneel	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
Limiet Annex 9B	4,29%	4,29%	4,29%	4,29%	4,29%

<b>Zeevaart</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>
Sectorspecifiek	2,5%	3,3%	4,1%	4,9%	5,7%
Vrije ruimte	1,1%	1,5%	1,8%	2,2%	2,5%
<b>Totaal</b>	<b>3,6%</b>	<b>4,8%</b>	<b>5,9%</b>	<b>7,1%</b>	<b>8,2%</b>

Subverplichting RFNBO (is gelijk aan limiet RARE's)	0,00%	0,02%	0,08%	0,16%	0,32%
Limiet Conventioneel	0%	0%	0%	0%	0%
Limiet Annex 9B	0%	0%	0%	0%	0%

<b>Binnenvaart</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>
Sectorspecifiek	3,0%	4,1%	6,1%	8,2%	11,6%
Vrije ruimte	0,8%	1,0%	1,5%	2,0%	2,9%
<b>Totaal</b>	<b>3,8%</b>	<b>5,1%</b>	<b>7,6%</b>	<b>10,2%</b>	<b>14,5%</b>

Subverplichting RFNBO (is gelijk aan limiet RARE's)	0,02%	0,04%	0,09%	0,17%	0,34%
Limiet Conventioneel	0%	0%	0%	0%	0%
Limiet Annex 9B	11,07%	11,07%	11,07%	11,07%	11,07%

<b>Luchtvaart</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>
Sectorspecifiek	0%	0%	0%	0%	0%
Vrije ruimte	2,5%	3,2%	3,9%	4,6%	5,3%
<b>Totaal</b>	<b>2,5%</b>	<b>3,2%</b>	<b>3,9%</b>	<b>4,6%</b>	<b>5,3%</b>

Subverplichting RFNBO (is gelijk aan limiet RARE's)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,56%
Limiet Conventioneel	0%	0%	0%	0%	0%
Limiet Annex 9B	4,77%	4,77%	4,77%	4,77%	4,77%

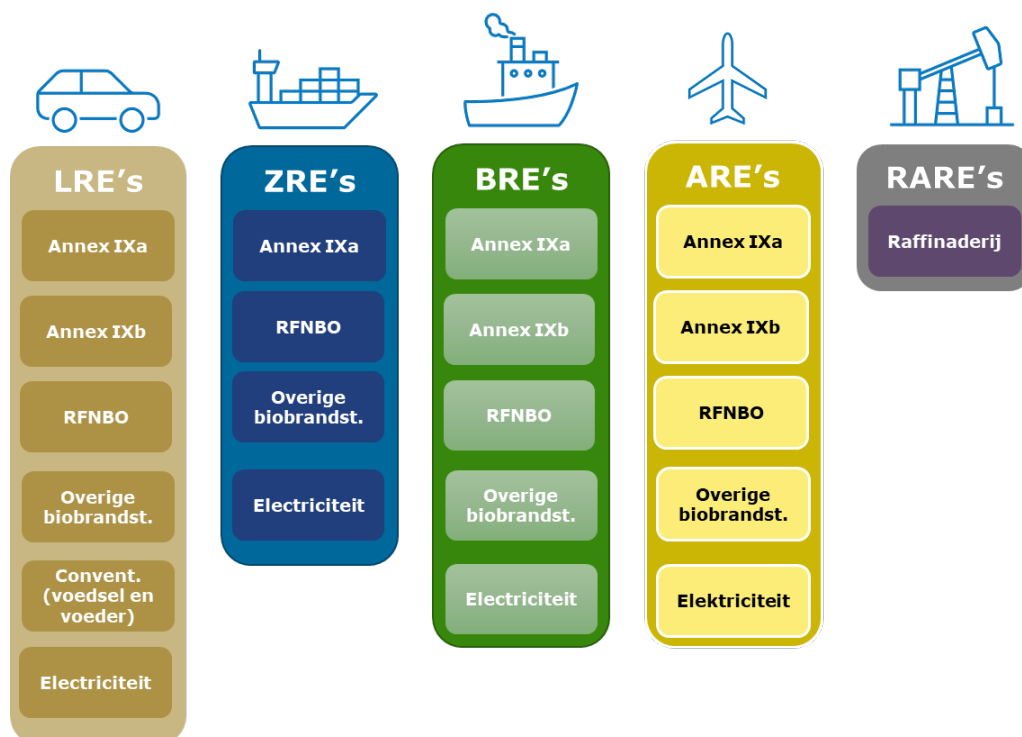
## II. WERKING JAARVERPLICHTING HERNIEUWBARE ENERGIE VERVOER

Hier wordt het instrument uitgelegd waarin de RED-III wordt geïmplementeerd. De JHEV is een marktinstrument, waarbij fossiele brandstofleveranciers een verplichting hebben om voldoende credits op rekening te hebben aan het einde van het jaar. Credits worden gegenereerd door hernieuwbare energie te leveren.

### 1. Inboeken van hernieuwbare energie aan vervoer leidt tot verhandelbare credit (ERE): situatie vanaf 2026

Grofweg zijn er drie vormen van hernieuwbare energie die aan vervoer kunnen worden geleverd: hernieuwbare elektriciteit, e-fuels (zoals hernieuwbare waterstof: RFNBO) en biobrandstoffen. Een leverancier van hernieuwbare energie kan zijn levering melden bij de NEa. Dat heet inboeken. Bij het inboeken ontvangt de leverancier credits, in de vorm van emissiereductie-eenheden (ERE's). Er zijn verschillende soorten ERE's, die horen bij verschillende vormen van hernieuwbare energie in de vier verschillende vervoerssectoren.

#### i. Een overzicht van de verschillende ERE's



#### ii. Wie kan inboeken?

- Biobrandstoffen en e-fuels (*annex IXa, annex IXb, RFNBO* en *overige biobrandstoffen*) kunnen worden ingeboekt door brandstofleveranciers.
- Raffinaderijen die groene waterstof gebruiken om fossiele of bio-zorgtransportbrandstof te ontzwavelen, kunnen deze groene waterstof inboeken (*raffinaderij*). Hiervoor geldt wel een correctiefactor, die ervoor moet zorgen dat de directe inzet van groene waterstof in vervoer en daarvan gemaakte RFNBO's aantrekkelijk genoeg blijft. De hoogte die moet gelden wordt nu door TNO onderzocht.
- Hernieuwbare elektriciteit (*elektriciteit*) kan worden ingeboekt door verschillende partijen:
  - o Via een eigen rekening: Bedrijven met laadpalen die een minimum aan kWh leveren.
  - o Via een inboekdienstverlener die een minimum aan kWh levert: Burgers en bedrijven met een laadpaal, via een inboekdienstverlener

o

## **2. Brandstofleveranciers hebben een verplichting: situatie vanaf 2026**

Fossiele brandstofleveranciers aan vier vervoerssectoren zijn verplicht om CO<sub>2</sub>-ketenemissies te reduceren. Deze sectoren zijn: landsector (wegvervoer, mobiele machines, pleziervaart), binnenvaartsector, zeevaartsector en luchtvaartsector. Om te voldoen hebben zij voldoende ERE's nodig. Niet alle soorten hernieuwbare energie mogen in elke sector worden ingeboekt. Er gelden limieten op conventionele biobrandstoffen (uit voedsel en voedergewassen) en biobrandstoffen die op een Europese lijst met bewezen technieken staan. Ook moeten de meeste ERE's afkomstig zijn uit dezelfde sector als de fossiele brandstof waarover de verplichting geldt. Brandstofleveranciers in sommige sectoren mogen ook aan een deel van de verplichting voldoen door ERE's uit andere sectoren in te zetten, daarbij wordt gebruik gemaakt van een zogeheten 'vrije ruimte'. Bij het gebruik van ERE's uit andere sectoren zijn de limieten in de eigen sector van toepassing. Elektriciteits-ERE's zijn bovendien niet tussen sectoren te verhandelen. Om de productie ervan te stimuleren, geldt voor e-fuels en geavanceerde biobrandstoffen een subverplichting voor verschillende sectoren.