

Platformreactie publieke consultatie Besluit energie vervoer 2026-2030

Eric van den Heuvel, Loes Knotter, 6 december 2024

Korte samenvatting

Met deze brief geeft het Platform zijn zienswijze vanuit zijn missie om bij te dragen aan het behalen van de doelen afgesproken in het Klimaatakkoord van Parijs. Daarom reageert het Platform met name op de punten hoe dit besluit bijdraagt aan een zo'n groot mogelijke snelle reductie van klimaatemissies in de vervoerssector en hoe de regeling bijdraagt aan investeringszekerheid voor de investeringen die de sector moet doen om hogere volumes aan hernieuwbare brandstoffen te realiseren.

Snelle reductie klimaatemissies

- Het Platform steunt de Nederlandse ambitie voor hogere reductiedoelen voor de nationale sector.
- Nederland kan meer klimaatemissies reduceren door elektriciteit uit het instrument van de Jaarverplichting te halen. Om misverstanden te voorkomen willen we benadrukken dat het Platform een groot voorstander is van een ambitieuze en snelle ingroei van elektrische aandrijflijnen, we willen er alleen op wijzen dat andere instrumenten zorgen voor de opbouw van een elektrisch voertuigenpark en het groeiende aandeel hernieuwbare elektriciteit in de nationale elektriciteitsmix. De hernieuwbare elektriciteit komt dan boven op de doelen voor de Jaarverplichting. Daarmee kan Nederland een hogere CO₂-emissiereductie in de vervoerssector behalen.
- Het Platform bepleit het instellen van een lineair pad voor de doelen en het zetten van hogere doelen voor lucht- en zeevaart in de Europese regelingen REFuel Aviation en FuelEU Maritime.

Vergroot investeringszekerheid

- Vereenvoudig de achterliggende berekening voor het vaststellen van de sectordoelen en subdoelen.
- Zet het gerealiseerde volume aan hernieuwbare brandstoffen en energiedragers vast.

Kosteneffectiviteit

- Meer flexibiliteit toestaan, ook voor wegverkeer, draagt bij aan kosteneffectiviteit voor eindgebruikers.
- Met de verplichting per sector in vele subcategorieën met zeer gedetailleerde doelen, belemmert de overheid de mogelijkheid om te optimaliseren door de sector en dat kan de kosteneffectiviteit van het geheel in de weg staan.

De opinies en uitingen van het Platform Hernieuwbare Brandstoffen zijn gebaseerd op analyses en ontwikkelde kennis ten behoeve van de met leden geformuleerde missie en ambities. Ze zijn uitsluitend de verantwoordelijkheid van het Platform en op geen manier te beschouwen als standpunten of meningen van de afzonderlijke leden van het Platform.

Inleiding

Platform Hernieuwbare Brandstoffen maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een reactie te geven op de voorgenomen Wijziging Besluit energie vervoer REDIII.

Het Platform is een onafhankelijk kennis- en innovatiecentrum en de leden zijn aangesloten op de gezamenlijke ambitie om productie van en vraag naar hernieuwbare brandstoffen op te schalen om daarmee een bijdrage te leveren aan het behalen van de klimaatdoelen zoals afgesproken in het Klimaatakkoord van Parijs.

Met deze brief geeft het Platform zijn zienswijze vanuit zijn missie om bij te dragen aan het behalen van de doelen afgesproken in het Klimaatakkoord van Parijs. Daarom reageert het Platform met name op de punten hoe dit besluit bijdraagt aan een zo'n groot mogelijke snelle reductie van klimaatemissies in de vervoerssector en hoe de regeling bijdraagt aan investeringszekerheid voor de investeringen die de sector moet doen om hogere volumes aan hernieuwbare brandstoffen te realiseren.

Indeling van het commentaar:

1. Nationaal doel;
2. Internationale sectoren;
3. Te gedetailleerde doelen en complexe berekening;
4. Zekerstellen klimaatwinst;
5. Antwoorden op vragen van het Ministerie.

1 Nationaal doel

We ondersteunen de hogere ambitie die in dit besluit is neergelegd voor een hogere emissiereductiedoelstelling binnen de binnenlandse vervoerssector.

Dit helpt de nationale mobiliteitssector bij het bereiken van zijn nationale klimaatdoel, want momenteel loopt mobiliteit daarbij ver achter in vergelijking met andere economische sectoren in Nederland, zoals ook Figuur 1 (volgende pagina) laat zien naderen we het jaar 2030 maar gaan in Nederland de totale emissies in de mobiliteitssector nog steeds omhoog. Een deel van de ingezette maatregelen “vergroenen” de groei (zie ook Figuur 3), maar Nederland slaagt er onvoldoende in om de totale fossiele emissies fors naar beneden te krijgen. Het PBL schat de kans op het behalen van het indicatieve doel van 21,5 Mton resterende fossiele emissies in de nationale vervoerssector voor 2030 inmiddels in op minder dan 10%.

De doelen groeien door de verruimde uitbreiding van de scope van RED 3 en de hogere reductiedoelen die de Europese Commissie vaststelt. Daarmee levert de inzet van hernieuwbare brandstoffen in de vervoerssector een grote bijdrage aan het behalen van de nationale klimaatdoelen. Mede op aandragen van de sector, is door de Nederlandse overheid in de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat 2023 een hogere ambitie neergezet door 20 PJ extra op te nemen in de verplichting, specifiek bedoeld om bij te dragen aan het bereiken van de nationale klimaatdoelen.^{1,2} Deze hogere ambitie geldt al voor de jaarverplichting over het jaar 2024.³

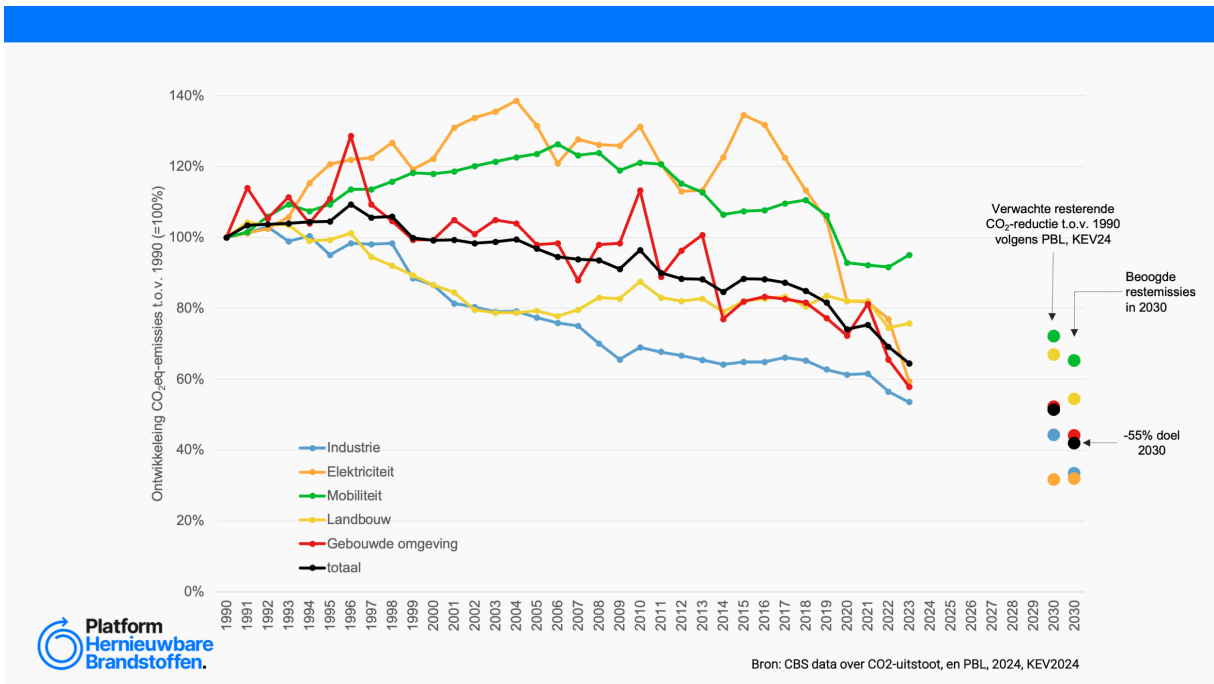
¹ Voorjaarsbesluitvorming Klimaat, 2023:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/04/26/voorjaarsbesluitvorming-klimaat>

² Dit besluit kwam na overweging van het advies door het in 2023 verschenen Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Klimaat en Energie getiteld “Scherpe doelen, scherpe keuzes”, waarin een ophoging van de jaarverplichting met 50 PJ mogelijk werd geacht “Scherpe doelen, scherpe keuzes: IBO aanvullend normerend en beprijzend nationaal klimaatbeleid voor 2030 en 2050”: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-8a1597dba8caf5a78d9d3f61081602200722b66f/pdf>

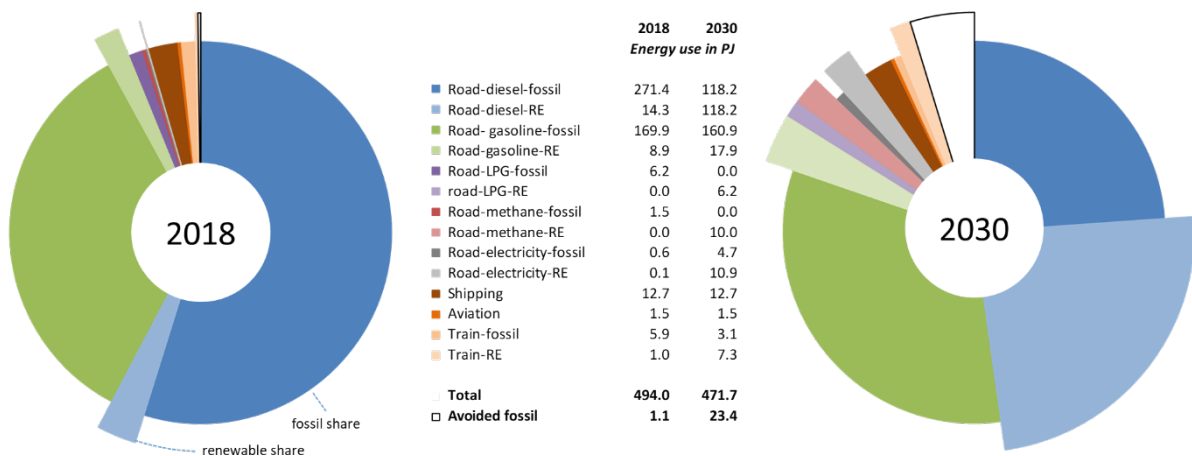
³ Op 6 april 2024 is de Wijziging Besluit energie vervoer voor verhoging percentage jaarverplichting 2024 in werking getreden, waarmee de extra ambitie van 20 PJ voor het





Figuur 1. Ontwikkeling CO₂eq-uitstoot in Nederland sinds 1990 per sector en doorkijk naar 2030 volgens KEV24 en beoogde restemissies voor -55% doel 2030

Afspraken tussen de fabrikanten van lichte tot en met zware voertuigen en de brandstofsector hebben geleid tot voertuignormeringen en brandstofspectificaties die inzet van hernieuwbare brandstoffen in het huidige voertuigenpark mogelijk maken. Het Platform vindt het verstandig om daar gebruik van te maken voor het verlagen van de klimaatemissies in de vervoerssector; want elektrificatie van het voertuigenpark zal tijd nodig hebben en voor de klimaaturgentie zijn direct reducties nodig. Zoals Navigant⁴ reeds in 2019 in opdracht van het Platform heeft laten zien in een analyse, is er voldoende ruimte binnen de voertuignormeringen om te voldoen aan de hogere doelen voor hernieuwbare energie. De ruimte gecreëerd door de industriënormen zit met name in het vervangen van fossiele diesel, en diesel heeft het grootste aandeel in de brandstofplas. Dat kan met drop-in dieselvangers of met meer gasmotoren in het park die 100% op bio- of e-methaan kunnen rijden.



Figuur 2. Energiedragers in energieverbruik in Nederlandse transportsector op nationaal grondgebied, De 'uitstekende' delen representeren de hernieuwbare bronnen. Bron: Navigant, 2019, Contribution of fossil and renewable fuels in 2018 and 2030.

wegverkeer reeds is geïmplementeerd:

https://www.internetconsultatie.nl/besluit_energie_vervoer_2024/berichten

⁴ Navigant 2019, Renewable fuels for Dutch transport towards 2030, zie

<https://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl/post/renewable-fuels-for-dutch-transport-towards-2030>

Als we rekening houden met de voorgestelde doelen in dit besluit voor de binnenlandse sector dan zouden we kunnen aannemen dat 35% hernieuwbare brandstoffen wordt bijgemengd in de dieselplas. De meeste dieselmotoren in het park zijn EURO V of EURO VI en accepteren 100% synthetische geproduceerde hernieuwbare diesel, zoals het product Hydrotreated Vegetable Oils (HVO). Dat betekent dat er voldoende ruimte is in de transportsector om aan de doelen te voldoen. Verder is het mogelijk om met aangepaste motoren op hogere blends van FAME te rijden en gasmotoren kunnen rijden op 100% biomethaan of 100% e-methaan. Ook de LPG-voertuigen kunnen theoretisch op 100% bio-propan rijden⁵. Aan de benzinekant ligt nog ruimte om meer E10 aan te bieden als voertuigen met oudere benzinemotoren die nog op tot max 5% ethanol rijden, worden vervangen door personenvoertuigen met nieuwere benzinemotoren⁶. Nu blijkt dat Nederland slechts 7% ethanol (op energiebasis)⁷ in de totale benzineplas voor benzinevoertuigen inzet. Door groeien naar 10% ethanol (op energiebasis) in het hele benzinewagenpark kan bijvoorbeeld nog 5 PJ extra ruimte opleveren voor het vervangen van fossiele benzine door ethanol, maar dat is afhankelijk van de leeftijd van de motoren. De verplichte partijen zouden meer ruimte krijgen om aan de verplichte doelen te voldoen door de limiet te verhogen voor conventionele duurzame biobrandstoffen.

2 Sectordoelen internationale sectoren

Het Platform heeft begrip dat de sectordoelen voor de internationale vervoerssectoren lager liggen omwille van het internationale speelveld.

Maar vanuit klimaatopgave zouden hier hogere doelen voor moeten gelden. Bovendien houdt de getrapte ophoging van de doelen de innovatiekracht en de investeringen van de sector tegen. Daarom roept het Platform de Nederlands overheid op om op Europees niveau hogere doelen vast te stellen in de FuelEU Maritime en ReFuel Aviation en voor de verplichte doelen een lineair groeipad in te stellen.

2.1 Zeevaart

Het Platform vindt het belangrijk dat voor de bunkers aan zeevaart een sectordoel is ingesteld. Daarmee heeft de opbouw van volumes aan hernieuwbare zeevaartbrandstoffen door de sector continuïteit gekregen. Nederland is wereldwijd één van de landen die al jarenlang hernieuwbare brandstoffenketens heeft opgezet voor zeevaart, met behulp van de mogelijkheid om leveringen aan zeevaart mee te laten tellen voor het behalen van de nationale doelen voor groene energie in de nationale vervoerssector, de zogenaamde opt-in. Met het stopzetten van de opt-in en het introduceren van een sectorverplichting kunnen deze volumes verder doorgroeien voor klimaatreductie in de internationale zeevaartsector waarvoor in Europa is besloten voor een Europees mandaat voor zeevaart. Het is verstandig beleid dat Nederland de Nederlandse sectorverplichting in de RED gelijkgeschakeld aan de inzet die nodig is om te voldoen aan de FuelEU Maritime.

Wel stelt de sector dat er een gat gaat ontstaan met de Europese verplichte doelen en het Nederlandse sectordoel, deels door hiervoor genoemde punten van de lage doelen en de getrapte groei in blokken van vijf jaar. Het Nederlandse sectordoel in dit voorliggende besluit gaat wel lineair groeien, dus het gat wordt steeds groter met FuelEU Maritime en komt pas rond 2035 weer bij elkaar. Dus het is belangrijk

⁵ 100% bio-propan voor LPG-voertuigen zou voor 3,8 PJ fossiele LPG vervangen kunnen worden, hiervoor moet wel gekeken worden naar de regels hoe het groene karakter aan te tonen.

⁶ <https://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl/campagnes/driven-by-nature>, sinds het najaar van 2019 is in Nederland E10 verplicht in de standaard Euro 95 benzine. Tank je Euro 98, dan staat dit gelijk aan E5 met tot 5% ethanol bijgemengd. In het buitenland kan de aanduiding en samenstelling verschillen. Voor meer informatie over deze labels, zie onze [webpagina met Frequently asked Questions](#).

⁷ Nederlandse Emissieautoriteit (NEa), 2024, Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2023.



dat de ambitie in de FuelEU Maritime omhoog gaat en dat ook het Europese instrument overstapt op een lineair groeipad.

2.2 Luchtvaart

Verder vindt het Platform het verstandig om luchtvaart mee te nemen in de Jaarverplichting, dat schept ruimte voor het ontwikkelen van hernieuwbare kerosine aanvoerlijnen voor inzet in luchtvaart. Het is jammer dat de doelen voor luchtvaart in de Europese verordening zo laag zijn gesteld en het Platform draagt graag bij om te zoeken naar mogelijkheden hoe Nederland toch invulling kan geven aan het doel van 14% duurzame brandstoffen in 2030, wat door de regering en sectorpartijen in het Akkoord Duurzame Luchtvaart in 2019 is afgesproken.⁸ Dat schept immers opties voor vliegreizigers die de klimaatimpact van hun vlucht direct willen verminderen met het inbrengen van hernieuwbare kerosine. Hoewel we hieronder commentaar leveren op de vele schotten en gedetailleerde inrichting van de Jaarverplichting, vindt het Platform dat áls gekozen wordt voor deze opzet met sectordoelen, omwille van de consistentie ook een sectordoel voor luchtvaart ingevoerd zou moeten worden. Zeker nu in de uitwerking blijkt (van het flexibiliteitsmechanisme onder de Europese verordening ReFuelAviation) dat er toch - vanwege de voornemens van diverse EU-lidstaten dit nationaal te regelen - sprake gaat zijn van inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen op een nationale markt.⁹ Hiermee ontstaat een nieuwe situatie en kan Nederland een nationaal sectordoel voor duurzame luchtvaartbrandstoffen instellen. Verder wil het Platform opmerken dat in de huidige opzet met vrije ruimte voor de luchtvaart er transparantie moet zijn over het toepassen van “free allowances” voor luchtvaart.

3 Te gedetailleerde doelen en complexe berekening

Ons voornaamste commentaar op de vormgeving van de doelen in het besluit, geldt de opdeling in de verplichting per sector in vele subcategorieën met zeer gedetailleerde doelen. Hiermee belemmert de overheid de mogelijkheid om te optimaliseren door de sector en dat kan de kosteneffectiviteit van het geheel in de weg staan. De overheid zou ervoor kunnen kiezen om algemene limieten in te stellen, in plaats van het voorschrijven van gedetailleerde doelen per sector.

3.1 Zeer complexe berekeningen

In dit voorstel voor Besluit hanteert de overheid percentages tot een honderdste achter de komma voor de submandaten en limieten in de sectoren, terwijl de KEV-cijfers een grote onzekerheidsmarge aanhouden. Dus wij vragen ons af welke reductie in absolute getallen dit moet opleveren?

Tijdens de stakeholderbijeenkomsten is uitgelegd hoe er is gerekend om tot de (gedetailleerde) percentages te komen. Centraal hierin staan de verwachte volumes in 2030, op basis van KEV22 die vervolgens worden vertaald tot emissiereductiedoelen voor de sectoren, met daarin subdoelen en limieten. De berekening hiervoor is zeer complex.

Als de verhoudingen tussen sectoren wijzigen, gaat de rekensom mis en dat maakt het voor Nederland onzeker of de klimaatreductie waarop wordt gerekend wordt behaald. KEV24 geeft al andere waarden weer en uit onze berekeningen met deze cijfers lijkt Nederland de 14,5% emissiereductie in vervoersector niet te halen: die blijft steken op 14,1%.

⁸ Akkoord Duurzame Luchtvaart: <https://der78rjp0cfsg.cloudfront.net/uploads/files/akkoord-duurzame-luchtvaart/Def.versie-1.1-publieksvriendelijk-document-van-Akkoord-Duurzame-Luchtvaart.pdf>

⁹ De argumentatie was dat ReFuelAviation verordening een nationale verplichting niet toeliet omdat deze een Europese markt voor de inzet van luchtvaartbrandstoffen beoogt te creëren. Hier hebben de lidstaten met hun keuzes voor nationale toezicht nationale markten gecreëerd.



Verder heeft het Platform op basis van de getallen in de bijlage getiteld 'Rekenaannames' bij de voorgestelde Wijziging Besluit energie vervoer REDIII de berekening gemaakt en komt niet tot dezelfde uitkomsten.¹⁰ Het is moeilijk om vast te stellen wat precies de gehanteerde cijfers voor de scope zijn. Met de vermelde bronnen in de 'Rekenaannames' zijn de gegevens niet te controleren. Ook de gehanteerde termen zijn verwarrend, want "land vloeibaar" is onduidelijk als categorie, de daar genoemde waarde betreft in de KEV22 het totale volume aan energie voor het nationaal territorium te betreffen en dat is inclusief elektrisch en binnenvaart. De rekenaannames geeft apart de volumes voor binnenvaart en elektriciteit, daarmee suggererend dat die additioneel zijn. Overigens herkennen wij het getal voor de genoemde volumes voor binnenvaart niet, zowel CBS als KEV22 blijven in de buurt van de 40-42 PJ voor binnenvaart en niet de genoemde 52,5 PJ. De in de rekenaannames genoemde 36 PJ voor elektriciteit is inclusief elektriciteit voor spoor, circa 6 PJ en dat is in de Wet milieubeheer uitgesloten voor de RED 3-scope.

Volgens ons klopt de scope niet op basis waarvan de doelen en subdoelen worden aangegeven. Het betreft bovendien een verwachting voor 2030 dat betekent dat als de werkelijke volumes en sectorale verhoudingen in 2030 anders zijn, Nederland de percentages per sector en subdoelen zal moeten aanpassen om koers te houden op de 14,5% reductiedoelstelling. Hierdoor zijn de doelen veranderlijk geworden als gevolg van hoe de markt zich ontwikkelt. En dat is ongewenst voor marktstabiliteit en investeringen

4 Zekerstellen klimaatdoelen

Zoals hierboven genoemd staat er een indicatief sectordoel van maximaal 21,5 Mton CO₂-emissies in 2030 voor het nationaal territorium. Dit instrument van een Jaarverplichting energie vervoer is niet te hanteren om een bepaalde hoeveelheid CO₂-emissiereductie zeker te stellen voor de nationale vervoerssector in 2030.

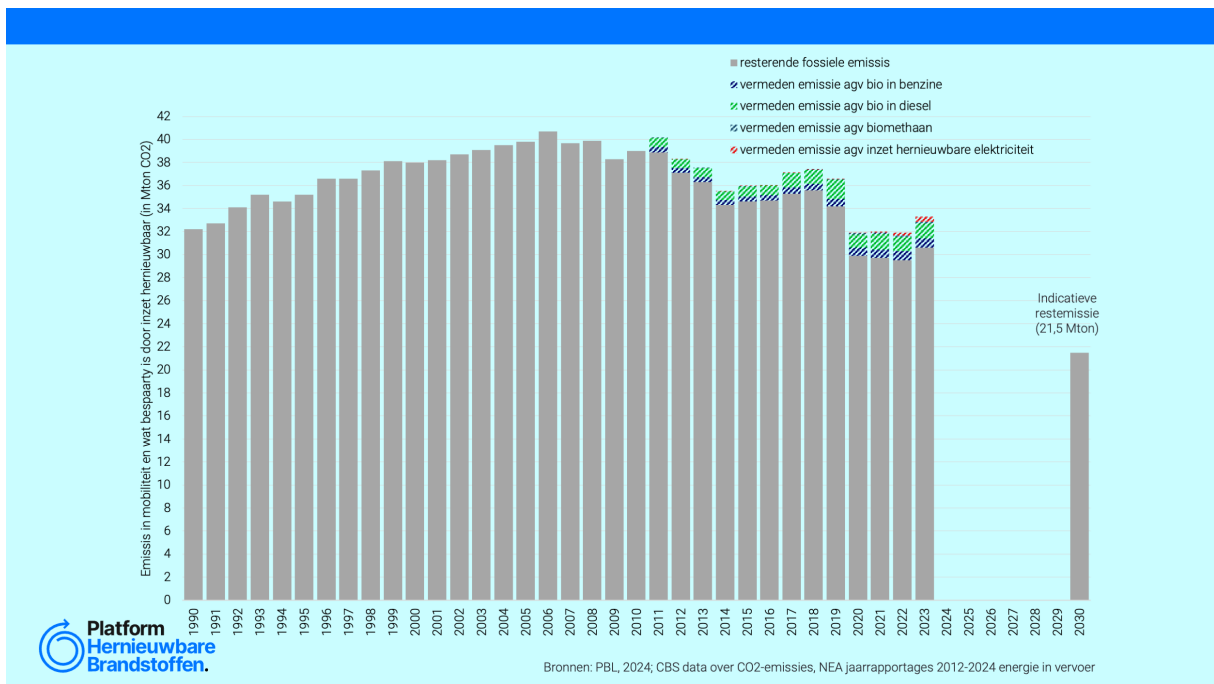
Er liggen verschillende mogelijkheden om met meer zekerheid op het behalen van de klimaatdoelen voor de nationale sector te sturen, die in dit voorgestelde besluit onvoldoende tot hun recht komen:

4.1 Opties voor reactie op gevolgen van marktdynamiek

- Allereerst kan marktdynamiek ervoor zorgen dat fossiele volumes verder groeien, en de ingezette hernieuwbare brandstoffen slechts de toename van het energieverbruik 'vergroenen', zie Figuur 3. Er is naar ons idee een absolute beperking op de hoeveelheid fossiele energie in vervoer nodig. Voor het behalen van het indicatieve sectordoel grijpt zo'n limiet directer in dan de introductie van een Europese Emissiehandelssysteem (ETS2) met naast wegverkeer ook de sectoren gebouwen en kleine industrie.
- Marktdynamiek kan er ook voor zorgen dat er minder hernieuwbare brandstoffen nodig zijn door een afnemend totaal energieverbruik in vervoer. Om zekerheid aan de markt te bieden zou de overheid voor zo'n situatie kunnen overwegen om de gerealiseerde volumes aan hernieuwbare energie 'vast te klikken' zodat deze volumes in absolute zin niet kleiner worden door het procentueel meebewegen met zo'n afnemende markt. Ook is dit een manier om reductie van klimaatemissies zeker te stellen.

¹⁰ 'Rekenaannames' – Bijlage bij Wijziging Besluit energie vervoer REDIII. Kenmerk IENW/BSK-2024/98534 Te verkrijgen via https://www.internetconsultatie.nl/bev_rediii/b1





Figuur 3. Ontwikkeling van de emissies in de nationale vervoerssector en vermeden fossiele emissies

4.2 Vermijd concurrentie tussen de hernieuwbare opties

- We menen dat in de huidige opzet van de Jaarverplichting de verschillende hernieuwbare opties elkaar kunnen verdringen en daarmee eigenlijk onnodig volume fossiel in de markt houden. Het meetellen van hernieuwbare elektriciteit zorgt dat er minder hernieuwbare brandstoffen nodig zijn in plaats van minder fossiele brandstoffen. Het Platform vindt het beter om de elektrificatie van vervoer met aparte instrumenten aan te sturen. En die zijn ook al ingesteld. De opbouw van capaciteit voor hernieuwbare elektriciteit en de instroom van elektrische voertuigen worden al door andere instrumenten aangejaagd, respectievelijk hoofddoel van de RED, ETS en de 'CO₂-performance standards' voor de voertuigen. De verplichting in de Jaarverplichting energie vervoer rust op de brandstofleverancier en die heeft geen invloed op de hoeveelheid elektrische voertuigen op de markt noch in het aandeel hernieuwbaar binnen de elektriciteitsproductie.
- Verder heeft Europa het met de raffinageroute mogelijk gemaakt om groene waterstof in de raffinaderij mee te laten tellen voor inzet in de vervoerssector. Dit levert in de industriesector emissiereductie op, maar nauwelijks tot geen reductie op van klimaatemissies in de vervoerssector en verdringt daar de directe inzet van RFNBO's.

4.3 Verkeerde referentiewaarde van elektriciteit

De verkeerde referentiewaarde voor elektriciteit leidt tot misrekenen van reductie die niet is geleverd. De RED schrijft nu voor om voor hernieuwbare elektriciteit in transport de referentie van stroomproductie van een fossiele mix, inclusief kolen en aardgas te nemen als referentie. In de vervoerssector vervangt elektriciteit echter benzine of diesel in voertuigen. Daarvoor zou de gangbare "fossil fuel comparator" moeten gelden van 94 gCO₂/MJ in plaats van 183 gCO₂/MJ. De elektriciteit die in transport wordt ingezet is een nieuwe vraagmarkt en verdringt benzine en diesel en dat moet je als fossiele referentie aanhouden.



5 Vragen in de consultatie van het Ministerie van IenW

5.1 Over de ‘vrije ruimte’

Door in het instrument van de Jaarverplichting meer mogelijkheden toe te staan voor flexibiliteit heeft de sector meer opties om de meest kostenefficiënte routes in te zetten. Dit kan per speler anders liggen. Overigens betekent dit ook om voor wegverkeer vrije ruimte in te stellen.

Leden van het Platform kunnen ook ideeën aandragen hoe doelen en limieten te stellen en tegelijkertijd flexibiliteit toe te staan

Een denkrichting is om de inzet van hernieuwbare brandstoffen in zeevaart toe te rekenen aan de nationale vervoerssector en de klimaatemissies toe te rekenen aan de nationale vervoerssector met een statistische overdracht van de internationale zeevaartsector aan Nederland. Zo kan de behaalde emissiereductie op basis van het massabalansprincipe overgedragen worden onder de conditie dat dubbeltellingen zijn uitgesloten. Dit is vergelijkbaar met de opt-in die tot en met 2025 geldt waarbij het aandeel hernieuwbare energie wordt toegerekend aan de nationale sector, maar de CO₂-emissiereductie niet wordt overgedragen. Belangrijk is om zicht te krijgen dat het om unieke volumes gaat die niet al op de vrijwillige markt zijn geclaimd voor het vervangen van fossiele emissies of op een andere manier worden dubbelgeteld. Het ministerie had dit als een optie kunnen verkennen: deze route houdt de kosten voor eindgebruikers zo laag mogelijk.

5.2 Gevraagde ‘doorkijk naar toekomst’

- Het Platform stelt voor om na 2030 een Europese *Verordening* (Regulation) voor ‘Hernieuwbare Energie in transport’ in te voeren in plaats van de huidige *Richtlijn* voor hernieuwbare energie (RED) die nationaal geïmplementeerd moet worden. Een verordening creëert één Europese vraagmarkt in plaats van 27 verschillende nationale markten. Dit schept een meer Europese brandstofmarkt. Zowel de brandstoffen als voertuigen worden op Europese schaal gedefinieerd en vertaalt naar industriestandaards. De industriestandaards worden niet ontwikkeld op het niveau van een individuele lidstaat. Verder kan de verordening zorgen voor investeringsondersteuning om op te schalen in een context waarin het emissiehandelssysteem (ETS2) de beschikbare rechten om fossiel uit te stoten afbouwt naar nul rechten in 2043.
- Aandachtspunt voor de toekomst vormt het voorbereiden van industriestandaards voor de inzet van het groeiend aandeel hernieuwbare energie in vervoer. In een blijvend groeiend aandeel hernieuwbaar in een afnemende brandstoffenplafond (door elektrificatie) zullen hogere bijmengpercentages nodig zijn dan momenteel door de industrie geaccepteerd. Een optie voor het benzinepark is bijvoorbeeld flexfuel-benzinemotoren die tot 85% ethanol (E85) kunnen rijden.
- Voor de ontwikkeling van een nieuwe richtlijn, maar beter een verordening, moet gekeken worden op welke partij de verplichting rust. Ligt de verplichting op de brandstofleverancier bij de juiste partij. Belangrijk hierin is de afweging of de leverancier bij machte is om de hernieuwbare brandstoffen te contracteren. Een andere route is een productie- en leveringsverplichting op de brandstofproducenten.

