

## Reactie NVDB, MVO, Vernof

### op consultatie wijziging Besluit energie vervoer ter implementatie van de RED2

6 januari 2021

Er vindt een internet consultatie plaats over een [ontwerp-besluit](#) voor wijziging van het Besluit energie vervoer (hierna: 'Bev') voor de periode 2022-2030. In deze notitie geven de volgende brancheorganisaties, hierna gezamenlijk 'de biobrandstoffenketen', een reactie op de voorstellen:

- Nederlandse Vereniging voor Duurzame Biobrandstoffen (NVDB)
- MVO – de ketenorganisatie voor oliën en vetten
- Vereniging van Nederlandse Fabrikanten van Eetbare Oliën en Vetten (Vernof)

#### Belang en centrale uitgangspunten

Gezamenlijk vertegenwoordigen bovenstaande organisaties 50 bedrijven die actief zijn in de Nederlandse biobrandstoffenketen met naar schatting een omzet van € 1,9 miljard per jaar. De biobrandstoffenketen heeft in Nederland circa € 1,5 tot 2 miljard geïnvesteerd in de productie en verwerking van duurzame biobrandstoffen. In Nederland wordt momenteel bijna 2 Mton duurzame biobrandstoffen geproduceerd en de geïnstalleerde capaciteit biedt ruimte voor groei tot circa 2,7 Mton. Verdere investeringen in de productie, verwerking en inzet van duurzame biobrandstoffen in Nederland hangen sterk samen met het nationale beleid dat de inzet van deze duurzame biobrandstoffen stimuleert. De biobrandstoffenketen stelt de volgende algemene uitgangspunten centraal bij de beoordeling van de voorstellen:

1. **CO<sub>2</sub>-reductie:** borg een kosteneffectieve CO<sub>2</sub>-reductie in de mobiliteitssector door fossiele transportbrandstoffen geleidelijk te vervangen door duurzame biobrandstoffen.
2. **Stabiliteit:** een aantrekkelijk investeringsklimaat is afhankelijk van voorspelbaar beleid dat oog heeft voor marktstabiliteit en een groeimarkt voor de (fysieke) inzet van biobrandstoffen verzekert.
3. **Competitiviteit:** binnen de context van een internationale markt bepalen competitieve criteria, gebaseerd op een gelijk Europees speelveld, voor duurzame biobrandstoffen en duurzame grondstoffen of de beschikbare biobrandstoffen in Nederland worden ingezet.

#### Reactie op hoofdlijnen

- Zet in op een bovenlineair groeipad voor de jaarverplichting met als doel 35% in 2030
- Bied een stabiel en langjarig perspectief op groei voor de fysieke inzet van alle soorten duurzame biobrandstoffen waarbij mandaten voor subsectoren zorgen dat elke afzonderlijke sector zijn bijdrage levert.
- Indien een limiet op biobrandstoffen uit materialen vermeld op Annex IX, deel B, van de RED2 wordt vastgesteld, dan moet het niveau in 2022 tenminste worden vastgesteld op 12%. Deze limiet zal vervolgens geleidelijk moeten oplopen met 0,5%-punt per jaar naar 16% in 2030.
- De limiet op biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen met een laag ILUC-risico of een gecertificeerd laag ILUC-risico zal vanaf 2022 tenminste moeten worden vastgesteld op het huidige niveau van 5% om recht te doen aan de miljardeninvesteringen van het Nederlandse bedrijfsleven.

## Samenvatting

- Sectorspecifiek beleid met aparte verplichtingen voor de luchtvaart en zeescheepvaart moet op de kortst mogelijke termijn worden ingevoerd, zodat de inboekbevoegdheid kan vervallen. Voor de aandachtspunten bij de vormgeving van dergelijk sectorspecifiek beleid verwijzen wij naar [deze positie](#) van de NVDB en MVO.
- Wij steunen de voorgenomen continuering van de dubbelstelling voor biobrandstoffen geproduceerd uit materialen vermeld op Annex IX, deel A en B, van de RED2. In de Nota van Toelichting dient nadrukkelijk de mogelijkheid te worden opgehouden om na de voorgenomen evaluatie de dubbelstelling voor beide categorieën voort te zetten.
- Het voorgenomen groeipad voor de subdoelstelling voor biobrandstoffen uit materialen vermeld op Annex IX, deel A, van de RED2 kan op steun rekenen. Indien op enig moment blijkt dat de subdoelstelling kan worden verhoogd, dan zal hiermee een verhoging van de jaarverplichting gepaard moeten gaan. Indien deze subdoelstelling niet wordt gerealiseerd, moet de verminderde inzet worden gecompenseerd door een verhoogde inzet van hernieuwbare alternatieven.
- Voor onze positie over de opt-in voor de zeevaart verwijzen wij naar [onze reactie](#) op de consultatie over de ontwerp-Regeling energie vervoer 2021.
- Als voorwaarde voor het inboeken van (hernieuwbare) elektriciteit geleverd via het elektriciteitsnet moet ook de voorwaarde gelden dat geen exploitatiesubsidie mag zijn betaald.
- Wij zetten vraagtekens bij de uitbreiding van de inboekmogelijkheden voor elektriciteit, omdat uit het voorstel onvoldoende volgt op welke wijze erop wordt toegezien dat de elektriciteit aan vervoersbestemmingen wordt geleverd.
- Bied voor de periode na 2030 perspectief op een verdere toename van de inzet van duurzame biobrandstoffen (in wegvervoer en binnenvaart) teneinde fossiele transportbrandstoffen uit te faseren.

## Ambitieniveau voor hernieuwbare energie in vervoer moet omhoog

### *Perspectief op groei voor duurzame biobrandstoffen*

Zoals de SER in haar advies 'Biomassa in balans'<sup>1</sup> aangeeft, blijven biobrandstoffen langere tijd nodig voor transportsectoren die een langere transitietermijn kennen en dient biomassa op lange termijn te worden aangewend voor de chemie en materialen. Dat beeld herkennen wij, maar wij verzetten ons uitdrukkelijk tegen waarop hier in de tijd invulling aan wordt gegeven. Er wordt onvoldoende onderkend dat verschillende alternatieven naast elkaar nodig zijn, zolang fossiele brandstoffen in een sector nog dominant zijn. Uit de Nota van Toelichting volgt dat bij het voorgenomen beleid in 2030 nog minimaal 86,8% van het energieverbruik in het wegvervoer en in de binnenvaart uit fossiele brandstoffen bestaat. Hoewel ook het energieverbruik naar verwachting zal afnemen, toont dit aan dat voorlopig niet kan worden gesproken van de beschikbaarheid van voldoende alternatieven en dat duurzame biobrandstoffen in het wegvervoer ook na 2030 nodig blijven. Als men bedenkt dat momenteel nog veel nieuwe voertuigen met verbrandingsmotor worden verkocht, de gemiddelde levensduur van

---

<sup>1</sup> [Advies Biomassa in balans: een duurzaamheidskader voor hoogwaardige inzet van biograndstoffen](#), Sociaal Economische Raad, juli 2020

personenauto's en vrachtauto's ruim boven de 10 jaar ligt en deze levensduur de laatste jaren verder is toegenomen is het ook evident dat het wegvervoer nog langere tijd afhankelijk blijft van vloeibare energiedragers.<sup>2</sup> De bedrijven die wij vertegenwoordigen verwerken duurzame biomassa bovendien in toenemende mate tot grondstoffen voor de chemie en materialen. Dit kan worden aangejaagd met de juiste stimuleringsmaatregelen, die verschillende toepassingen naast elkaar stimuleren. De vraag naar biobased materialen of biobased grondstoffen voor chemie is (vooralsnog) beperkt. Dat betekent dat een goede business case voor deze toepassingen mede afhangt van andere toepassingen. Ook niet iedere biomassastroom is geschikt voor iedere toepassing. Dat geeft het belang aan om parallel te blijven inzetten op de productie van duurzame biobrandstoffen. Wij pleiten er daarom voor om de toepassing van duurzame biomassa integraal en cross-sectoraal te benaderen en niet uitsluitend te redeneren vanuit de beschikbaarheid van alternatieven voor één bepaalde toepassing. Ook ná 2030 blijft de inzet op alle opties noodzakelijk en er dient perspectief te worden gegeven op een toenemende inzet van duurzame biobrandstoffen in het wegvervoer en de binnenvaart. Dit draagt bij aan een goed investeringsklimaat voor uiteenlopende toepassingen van duurzame biomassa. Daarnaast valt op dat een beleidsevaluatie twee jaar na inwerkingtreding is voorzien. Nu ligt het in de lijn der verwachting dat het beleid wordt geëvalueerd en ook zullen Europese ontwikkelingen, zoals de verwachte revisie van RED II in het licht van de European Green Deal, aanleiding geven tot ambitieuzere doelstellingen. Desalniettemin geeft de aankondiging dat cruciale beleidskeuzes worden geëvalueerd onzekerheid aan de markt. Het is zeer onwenselijk dat in de Nota van Toelichting vooruit wordt gelopen op de afbouw van bepaalde instrumenten, zoals de dubbeltellingsregeling. Wij roepen op tot het afgeven van een signaal dat tenminste wordt vastgehouden aan de fysieke inzet van verschillende soorten duurzame biobrandstoffen en dat geen aanvullende beperkingen op de fysieke inzet van duurzame biobrandstoffen worden ingevoerd zolang fossiele transportbrandstoffen de brandstoffenmix nog domineren. Kortom, geef de biobrandstoffenketen lange termijnperspectief en zekerheid.

### *Realiseren sectordoelelstelling mobiliteit in 2030*

In het voorstel ontbreekt de onderbouwing dat de sectordoelelstelling van maximaal 25 Mton CO<sub>2</sub>eq in 2030 binnen de mobiliteitssector wordt gehaald. Deze doelelstelling houdt in dat niet meer dan 300 – 330 PJ aan fossiele brandstoffen kan worden ingezet.<sup>3</sup> In de Nota van Toelichting wordt verwezen naar 436 PJ finaal eindverbruik van benzine, diesel en zware stookolie in het wegvervoer en de binnenvaart, zoals geprojecteerd in de Klimaat- en Energieverkenning 2020 (KEV). Hierop dient nog 32 PJ een additionele inzet van hernieuwbare energie (27 PJ wegvervoer + 5 PJ binnenvaart) in mindering te worden gebracht, omdat deze bijdrage uit het Klimaatakkoord nog niet is meegenomen in de KEV. Ook zal de hogere energie-efficiënte van elektrische auto's nog tot een verlaging van het energieverbruik leiden, maar uit deze cijfers wordt duidelijk dat het ambitieniveau onvoldoende is om de sectordoelelstelling te realiseren. Opvallend is dat het voorgenomen beleid zich richt op het realiseren van 65 PJ en dat hierbij ook de bijdrage van hernieuwbare elektriciteit en waterstof wordt meegenomen. Over deze energiedragers zijn echter separaat afspraken gemaakt in het Klimaatakkoord. Door uit te gaan van de maximale hoeveelheid fossiele brandstoffen die in de brandstoffenmix aanwezig kan zijn, wordt het realiseren van de doelelstelling voorspelbaar en worden dubbeltellingen van alternatieve energiebronnen voorkomen. Wij schatten in dat tenminste een doelelstelling van [35%] in 2030 nodig is.

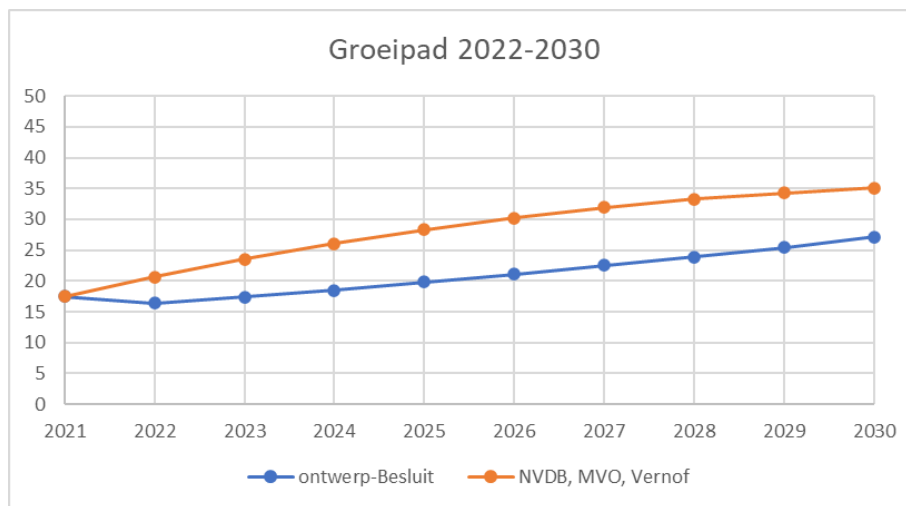
---

<sup>2</sup> [Jaarmonitor Wegvoertuigen 2020](#), Centraal Bureau voor de Statistiek, april 2020

<sup>3</sup> [2030-Klimaatdoelen voor mobiliteit vereisen een plafond voor gebruik van fossiele brandstoffen](#), Platform Duurzame Biobrandstoffen, oktober 2019

### *Bovenlineair groeipad*

Voorgesteld wordt om een lineair groeipad voor de jaarverplichting te hanteren. Dat betekent dat de fysieke inzet van hernieuwbare bronnen in de loop van de tijd afvlakt. Het finaal eindverbruik van benzine, diesel en zware stookolie (waarover de jaarverplichting wordt berekend) zal naar verwachting immers afnemen. Daarnaast zullen steeds meer meervoudig tellende brandstoffen worden ingezet (zoals elektriciteit en waterstof), waardoor de fysieke inzet die nodig is om de jaarverplichting te realiseren afneemt. Teneinde een positieve prikkel aan de markt te geven zal een ambitieuzer bovenlineair groeipad moeten worden vastgesteld. Zo wordt in de periode tot 2030 een hogere fysieke inzet gewaarborgd dan wanneer zou worden uitgegaan van een lineair groeipad. Ook is opvallend dat de jaarverplichting in 2022 onder het niveau van 2021 wordt vastgesteld, wat wordt verklaard doordat de binnenvaart onder de jaarverplichting komt vallen. Het is ons echter volstrekt onduidelijk waarom de opname van de binnenvaart ertoe moet leiden dat de jaarverplichting van individuele bedrijven (zonder uitslag tot verbruik aan binnenvaart) wordt verlaagd. Het groeipad dient geleidelijk te worden voortgezet. Uitgaande van een verplichting van 17.5% in 2021, een bovenlineair groeipad en een verplichting van 35% in 2030 komt ons voorstel er als volgt uit te zien:



### **Sturen op brede grondstoffenbasis en groeiperspectief**

#### *Perspectief op groei binnen de limieten*

In het voorstel worden bovengrenzen gesteld aan de inzet van biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen en op biobrandstoffen uit materialen vermeld op Annex IX, deel B, RED2. Voorgesteld wordt om uit te gaan van het (fysieke) consumptieniveau van deze soorten biobrandstoffen in 2020. De duurzame biobrandstoffen hebben aangetoond een kosteneffectieve maatregel te zijn om aan de jaarverplichting te voldoen en om de CO<sub>2</sub>-doelstellingen te realiseren. Zoals hierboven is aangegeven heeft de biobrandstofketen aanzienlijke investeringen gedaan in de productie en verwerking van (duurzame grondstoffen voor) biobrandstoffen. Ook is er bereidheid bij deze bedrijven om te blijven investeren in innovatieve conversietechnologieën, mits investeringszekerheid wordt geboden. Ook hebben zich in 2020 onvoorziene omstandigheden voorgedaan. Denk aan de impact van COVID-19 maatregelen op de brandstofconsumptie, maar ook het toenemend gebruik van premium benzine blends waardoor minder E10 is getankt dan voorzien. Gevolg hiervan is dat het fysieke consumptieniveau

in 2020 lager uitvalt dan was voorzien. Verder gaan de voorgenomen limieten uit van een vast percentage in de periode 2022-2030 terwijl het finaal energieverbruik naar verwachting afneemt. Een gelijkblijvende limiet resulteert dan in een afbouw van de fysieke inzet. Teneinde recht te doen aan de gedane investeringen, investeringszekerheid te bieden en om een kosteneffectieve realisatie van de doelen mogelijk te maken, zullen de limieten ruimte moeten bieden voor een redelijke toename van deze categorieën duurzame biobrandstoffen. Het is daarbij dan aan de markt om te bepalen in welke mate de limieten worden bereikt. Hieronder wordt nader ingegaan op de specifieke limieten.

#### *Limiet op grondstoffen vermeld op Annex IX, deel B, van de RED2*

De afspraken uit het Klimaatakkoord zetten in op een toenemende inzet van duurzame biobrandstoffen, waarbij de toename hoofdzakelijk afkomstig moet zijn van afval en residuen. Dit omvat ook de plantaardige of dierlijke afvalvetten die zijn vermeld op Annex IX, deel B, van de RED2. Een limiet op het consumptieniveau in 2020 zonder ruimte voor groei doorbreekt de ontwikkeling van deze duurzame biobrandstoffen en leidt tot marktverstoringen. Hierbij moet in ogenschouw worden genomen dat investeringen in deze groep in belangrijke mate zijn gebaseerd op de verwachting dat de fysieke inzet van deze biobrandstoffen in Nederland in alle modaliteiten de komende jaren geleidelijk blijft toenemen. Een limiet op grondstoffen vermeld op Annex IX, deel B, RED2, zou niet het instrument moeten zijn om andere duurzame grondstoffen (bijv. vermeld op Annex IX, deel A, RED2) te stimuleren. Beleidsinstrumenten die aan bepaalde biobrandstoffen een positieve prikkel geven, hebben al aangetoond het beoogde effect te realiseren. Ervan uitgaande dat een limiet wordt ingevoerd, moet deze limiet ruimte bieden voor fysieke toename in alle afzonderlijke transportmodaliteiten. Belangrijk te vermelden is dat het toezicht en de controle op deze en andere stromen wordt aangescherpt en dat op EU-niveau een traceability database wordt ingevoerd. Deze inzet ondersteunen wij en de maatregelen stellen de sector in staat om de potentie van deze afvalstoffen volledig te benutten. Bij de uitoefening van het toezicht moet wel een gelijk speelveld worden bewaakt. Dit vraagt om internationale samenwerking. Verder zullen aan Nederland gevestigde bedrijven dezelfde materiële eisen moeten worden gesteld als aan bedrijven die elders in de EU zijn gevestigd. Indien wordt vastgehouden aan een limiet, dan zijn wij van mening dat het niveau in 2022 tenminste moet worden vastgesteld op 12%. Deze limiet zal vervolgens geleidelijk moeten oplopen met 0,5%-punt per jaar naar 16% in 2030.

#### *Limiet op voedsel- en voedergewassen*

De inzet van duurzame biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen wordt al lang bediscussieerd en de impact van deze brandstoffen wordt vaak eenzijdig belicht. Belangrijk te vermelden is dat deze grondstoffen aantoonbaar duurzaam moeten zijn. De teelt mag niet plaatsvinden op land met een hoge biodiversiteitswaarde en mag niet leiden tot ontbossing. Onderbelicht zijn de kansen die gepaard gaan met benutting van deze duurzaam geteelde gewassen, zoals duurzaam landgebruik, efficiëntere landbouw, verbetering van de bodemkwaliteit, economische vooruitgang van boeren en de beschikbaarheid van duurzame grondstoffen voor andere sectoren (zoals eiwitten voor veevoer). Recent wetenschappelijk onderzoek<sup>4</sup> en beleidsadvies van de FAO<sup>5</sup> laat zien dat – in tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht – het mogelijk is om productie van voedsel en biobrandstoffen te combineren zonder negatieve effecten. De brandstofketen roept dan ook op om de wetenschappelijke adviezen te volgen en beleid te ontwikkelen dat de beschikbaarheid van duurzame grondstoffen voor transport vergroot en

---

<sup>4</sup> [Variable demand as a means to more sustainable biofuels and biobased materials](#), Vural Gursel et al, juni 2002

<sup>5</sup> <http://www.fao.org/energy/bioenergy/en/>

tegelijkertijd de agrarische sector stimuleert. In dat kader is het positief dat vang- en dekgewassen in principe kunnen worden ingezet, zei het dat de inzet nog afhankelijk is van nadere afspraken op Europees niveau. Daarbij zou ook aandacht moeten uitgaan naar het benutten van biobrandstoffen van verlaten en gedegradeerde landen, waarvan de inzet niet langer onder de limiet op voedsel- en voedergewassen zou moeten vallen. Net als biobrandstoffen geproduceerd uit voornoemde vang- en dekgewassen en residuen die niet zijn vermeld op Annex IX van de RED2 kennen deze biobrandstoffen een laag ILUC-risico en behoren thuis in de categorie “HBE Overig”. Wij doen de oproep dat Nederland zich binnen de EU actief inzet voor het benutten van deze grondstoffenstromen. Daarnaast is op EU-niveau bepaald dat grondstoffen met een hoog ILUC-risico worden uitgefaseerd. In het wetsvoorstel is reeds gekozen om deze specifieke categorie biobrandstoffen in zijn geheel uit te sluiten. Op grond hiervan kunnen in Nederland alleen nog biobrandstoffen worden ingezet met een laag ILUC-risico of gecertificeerd laag ILUC-risico. Gelet op deze maatregelen stellen wij ons op het standpunt dat de limiet op biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen moet worden vastgesteld op het huidige niveau van 5%.

#### *Dubbeltelling grondstoffen vermeld op Annex IX van de RED2*

Het is wenselijk dat de toenemende inzet van biobrandstoffen voornamelijk bestaat uit biobrandstoffen geproduceerd uit afval en residuen en overige geavanceerde biobrandstoffen. Dit ligt ook in het verlengde van de afspraken uit het Klimaatakkoord en vraagt om stabiel beleid met competitieve criteria waarmee de huidige trend wordt voortgezet. Het aantrekkelijke investeringsklimaat in Nederland voor biobrandstoffen geproduceerd uit materialen vermeld op Annex IX van de RED2 is het directe gevolg van de dubbeltellingsregeling voor deze biobrandstoffen. Wij steunen dan ook de voorgenomen continuering van de dubbeltelling voor biobrandstoffen geproduceerd uit materialen vermeld op Annex IX, deel A en B, van de RED2. In de Nota van Toelichting dient uitdrukkelijk de mogelijkheid te worden opengehouden dat bij de aangekondigde evaluatie van het beleid de dubbeltelling voor beide delen van Annex IX kan worden voortgezet. Het eventueel afbouwen van de factor leidt tot onvoorspelbaarheid in de markt en is niet het geschikte instrument om de door de regering beoogde toename van grondstoffen vermeld op Annex IX deel A, RED2 te realiseren.

#### *Subdoelstelling voor grondstoffen vermeld op Annex IX, deel A, van de RED2*

Naast dubbeltelling heeft ook de subdoelstelling voor biobrandstoffen uit materialen vermeld op Annex IX, deel A, van de RED2 een positief effect op investeringen in en de inzet van deze groep biobrandstoffen. De conversiekosten voor deze biobrandstoffen zijn doorgaans relatief hoog en niet alle productietechnologieën zijn marktrijp. Het subdoel geeft extra zekerheid aan de markt en stimuleert marktontwikkeling. Tegelijkertijd is het van belang dat wordt gemonitord of de subdoelstelling haalbaar is en het gewenste effect heeft op de ontwikkeling van nieuwe conversietechnologieën. Het voorgenomen groeipad voor de subdoelstelling voor biobrandstoffen uit materialen vermeld op Annex IX, deel A, van de RED2 kan op steun rekenen. Indien de monitoring aanleiding geeft tot verhoging van de subdoelstelling, dan zal hiermee een verhoging van de jaarverplichting gepaard moeten gaan. Indien deze subdoelstelling om wat voor reden dan ook niet wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld vanwege buiten proportioneel hoge kosten, dan moet de subdoelstelling worden bijgesteld zonder de aanpassing van de jaarverplichting. Op deze wijze wordt de verminderde inzet van deze duurzame biobrandstoffen gecompenseerd met de inzet van andere vormen van hernieuwbare energie en wordt de beoogde CO<sub>2</sub>-reductie gerealiseerd.

## Luchtvaart en scheepvaart

### *Aparte verplichtingen*

Wij zijn voorstander van sectorspecifiek beleid waarbij voor het wegvervoer (en binnenvaart), de zeescheepvaart en luchtvaart aparte verplichtingen gelden voor de inzet van hernieuwbare energie. Invoering van aparte verplichtingen, waar mogelijk op EU-niveau, sluit aan bij doelstellingen van het kabinet en het Duurzaamheidskader Biograndstoffen. Afzonderlijke verplichtingen moeten gebaseerd zijn op het principe van additionaliteit, d.w.z. dat de verplichtingen moeten zorgen voor extra broeikasgasreducties en voorkomen dat de broeikasgasreducties in andere subsectoren worden verminderd. Hierbij dient te worden ingezet op acceptatie van een brede grondstoffenbasis. Dit draagt bij aan het centrale doel om op kosteneffectieve wijze CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren, waarbij per sector de vervuiler betaalt. Bovendien wordt hiermee de voorspelbaarheid en stabiliteit gecreëerd, die nodig is voor nieuwe investeringen in oplossingen voor al deze sectoren. Deze aanpak geeft ook zekerheid over het behalen van nationale doelstellingen. Daarnaast wijzen wij op het belang van een integrale benadering en het belang dat onbedoelde marktverstoringen worden voorkomen, zoals nader wordt toegelicht in [deze positie](#) van NVDB en MVO. Uit de Nota van Toelichting volgt dat er op EU-niveau vooruitgang wordt geboekt met de invoering van een verplichting voor de luchtvaart. Daarnaast is een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheden om een bijmengverplichting voor de scheepvaart in te voeren. Wij roepen de regering op om hier een hoge prioriteit aan te geven. Bij onvoldoende voortgang op EU-niveau moet invoering van een nationale verplichting niet worden nagelaten.

### *Inboekbevoegdheid*

Als hierboven aangegeven is de biobrandstofketen voorstander van de invoering van een aparte verplichtingen per sector. De inboekbevoegdheid voor leveringen aan de zeevaart en luchtvaart is bedoeld als een tijdelijk instrument dat een geleidelijke opbouw van duurzame brandstoffen in deze sectoren faciliteert. Wij tekenen hierbij aan dat de inboekbevoegdheid zo spoedig mogelijk wordt vervangen door sectorspecifieke verplichtingen. Voor een nadere toelichting op ons standpunt over deze inboekbevoegdheid voor de zeevaart verwijzen wij naar [onze reactie](#) op de internetconsultatie over de ontwerp-Regeling energie vervoer 2021. Ten overvloede merken wij op dat zolang de tijdelijke inboekbevoegdheid voor lucht- en zeevaart de inzet van biobrandstoffen stimuleert waarvan de inzet is gelimiteerd, het noodzakelijk is dat bij de hoogte van deze limieten voldoende ruimte wordt geboden voor een toenemende inzet van deze grondstoffen in alle afzonderlijke modaliteiten.

## **Inboekbevoegdheid hernieuwbare elektriciteit**

### *Effectiviteit*

In de internetconsultatie over het ontwerp-wetsvoorstel hebben wij beargumenteerd dat de inboekbevoegdheid voor elektriciteit zou moeten worden geschrapt. Deze mogelijkheid geeft geen prikkel aan de markt om het hernieuwbare aandeel elektriciteit te verhogen, legt de prijs voor de HBE's die worden aangemaakt hoofdzakelijk bij de benzine- en dieselrijders en de bijdrage telt maar beperkt mee voor de klimaat- en energiedoelstellingen voor de mobiliteitssector. Bovendien wordt de aan vervoer geleverde elektriciteit niet meegenomen in het finaal energiegebruik waarover de jaarverplichting wordt berekend. De benodigde inspanning die uitgaat van de jaarverplichting neemt hierdoor af. Dit wordt verder verstrekt door de meervoudige telling van het hernieuwbare deel van de

elektriciteit. Feitelijk komt de inboekbevoegdheid van elektriciteit neer op een aanvullende subsidiering van elektrisch vervoer, waarvoor de kosten worden neergelegd bij de gebruikers van benzine, diesel (en zware stookolie). Wij vinden de inboekbevoegdheid i.c.m. de voorgenomen meervoudige telling van elektriciteit niet proportioneel en deze beleidskeuze beantwoordt niet aan het uitgangspunt dat het beleid kosteneffectief moet zijn.

#### *Exploitatiesubsidie*

Indien wordt gekozen voor het behoud van de inboekbevoegdheid voor elektriciteit, dan is het wel van belang dat de voorwaarden voor inboeking op gelijkwaardige wijze worden toegepast voor alle soorten hernieuwbare energie. Levering van hernieuwbare elektriciteit via een directe lijn en de overige hernieuwbare brandstoffen komen slechts voor inboeking in aanmerking, indien geen exploitatiesubsidie is betaald. Deze voorwaarde moet ook worden verbonden aan de inboeking van (het hernieuwbare deel) van elektriciteit geleverd via het elektriciteitsnet. Zonder deze voorwaarde kan de hernieuwbare elektriciteit op twee plaatsen te gelde worden gemaakt: de verhandeling van HBE's en verkoop van certificaten. Dit is een vorm van dubbele stimulering die strijdig is met de strekking van de Europese richtsnoeren voor staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie. Er dient een keuze te worden gemaakt tussen óf exploitatiesubsidie óf het inboeken in ruil voor HBE's.

#### *Toezicht op uitbreiding inboekmogelijkheden*

Het ontwerp-Besluit creëert aanvullende mogelijkheden voor het inboeken van elektriciteit geleverd aan vervoer. Wij tekenen aan dat er zeer strenge eisen worden gesteld aan de (fysieke) aantoonbaarheid dat biobrandstoffen aan vervoersbestemmingen zijn geleverd. Wij plaatsen vraagtekens bij de uitbreiding van de inboekmogelijkheden voor elektriciteit, omdat uit het voorstel onvoldoende volgt op welke wijze erop wordt toegezien dat de elektriciteit aan vervoersbestemmingen wordt geleverd. Het belang hiervan en het toezicht verdient derhalve aandacht in de Nota van Toelichting.