

## **Hoofdlijnenverslag internetconsultatie**

### **Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) Regeling Energie Vervoer, periode 2022-2030**

**(Internetconsultatie van 7 september 2021 tot 4 oktober 2021)**

Het Ministerie van IenW bereidt de implementatie voor van het vervoersgedeelte van de EU herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Hierbij worden ook afspraken uit het Klimaatakkoord en het Duurzaamheidskader Biograndstoffen uitgewerkt. Eerder is de Wet milieubeheer in 2021 aangenomen in de Tweede en Eerste Kamer, en het bijbehorende Besluit is in november 2020 al geconsulteerd en ligt momenteel bij de Tweede Kamer voor. In deze internetconsultatie stond de Regeling energie vervoer 2022-2030 centraal.

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

- Brandstofleveranciers van benzine, diesel en zware stookolie;
- Leveranciers/producenten van hernieuwbare energiedragers voor de mobiliteitssector;
- Gebruikers van benzine en diesel, kerosine, stookolie;
- Tankstationhouders (indien er nieuwe brandstoffen moeten worden aangeboden);
- Investeerders in nieuwe infrastructuur;
- Verificateurs;
- De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa).

De EU heeft eind 2018 de herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) vastgesteld. Het vervoersgedeelte van RED II bevat de verplichting om een stijgende hoeveelheid hernieuwbare energiedragers in mobiliteit te realiseren. De exacte hoogte van de verplichting is in het Besluit energie vervoer geregeld voor de kalenderjaren 2022-2030. Daarin worden onder andere de kaders van het Klimaatakkoord en het Duurzaamheidskader Biograndstoffen verankerd voor het realiseren van de Klimaatdoelen voor de mobiliteitssector. In de Regeling worden exacte regels gesteld voor het inboeken van hernieuwbare energie, het opstellen van rapportages en het inleveren van HBE's (hernieuwbare brandstofeenheden). De regeling gaat alle sectoren aan waar vloeibare en gasvormige brandstoffen worden geleverd. Bij de implementatie van de RED II wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het bestaande instrument. Door de Regeling kan de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) vanaf 1 januari 2022 uitvoering geven aan de nieuwe wetgeving.

Het eerder geconsulteerde Besluit en deze Regeling dragen bij aan het behalen van stijgende doelstellingen verduurzaming mobiliteit uit het Klimaatakkoord voor wegvervoer en binnenvaart. Het gaat in totaal om het met grote zekerheid realiseren van 63,5 PJ hernieuwbare energie gelijkstaand aan circa 4,8 Mton nationaal toerekenbare CO<sub>2</sub>-reductie.

De belangrijkste wijzigingen in de Regeling energie vervoer voor de periode 2022-2030 zijn als volgt samen te vatten:

- a) Uitwerking regels inboeken hernieuwbare brandstoffen;
- b) Aanpassen regels inboeken elektrisch vervoer (DEM meter, 100% inboekingen);
- c) Aanpassen vermenigvuldingsfactoren hernieuwbare energiedragers;
- d) Uitwerking mogelijkheid boekhoudkundige vergoening met garanties van oorsprong voor gas uit hernieuwbare bronnen van geleverde methanol en LNG;
- e) Uitwerking regels voor goed beheer van de massabalans van duurzame biobrandstoffen;
- f) Uitwerking van de regels voor het aantonen van de uitslag tot verbruik van biobrandstof en methanol in een hoeveelheid tot verbruik uitgeslagen benzine (in de context van de boekhoudkundige vergroening met garanties van oorsprong);
- g) Uitwerking van de regels voor monsternamen en analyse.

De gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu zijn bepaald door de invulling van de Wet en het Besluit. Deze regeling werkt deze keuzes verder uit. Daarmee zijn er geen extra effecten te melden met de Regeling, zoals ook geconstateerd door het Adviescollege Toetsing en Regeldruk.

NB: De zogenaamde raffinageroute voor hernieuwbare waterstof was geen onderdeel van deze regeling die ter consultatie wordt aangeboden. Op 8 oktober jl. is de Kamerbrief "Stimuleren van hernieuwbare waterstof in de jaarverplichting energie vervoer voor de periode 2023 en 2024" (Kamerstuk 32 813 nr.868) naar de Tweede Kamer gestuurd.

## **De internetconsultatie**

Er kon worden gereageerd op alle onderdelen van de regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 58 reacties ingediend, hiervan zijn er 38 openbaar. Indieners zijn met name uiteenlopende bedrijven en belangenorganisaties uit de mobiliteitssector (waaronder brandstofleveranciers, producenten, en afnemers van energie).

### **1. Algemeen beeld van de reacties**

De reacties zijn samen te vatten in onderstaande hoofdlijnen:

1. Binnenvaart
2. Zeevaart
3. LNG
4. Hernieuwbare elektriciteit
5. Waterstof
6. Overig

### **2. Hoofdlijnen van de inhoudelijke reactie**

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, met individuele reacties ter inkleuring van het algemene beeld. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer. Voor de juiste context wordt verwezen naar de volledige reacties zoals die door partijen zijn ingediend. Dit verslag gaat in op de hoofdlijnen van de internetconsultatie. Mocht uw specifieke vraag niet zijn beantwoord, dan kunt u nader contact opnemen.

### **3. Binnenvaart**

#### *Definitie binnenvaart*

- Er lijkt geen eenduidige definitie te zijn voor binnenvaart en zeescheepvaart. Om mogelijke verschillende interpretatie te voorkomen, en een gelijk speelveld te behouden zal er een duidelijke, controleerbare definitie van binnenvaart moeten komen. Deze problematiek geldt zowel aan de verplichting-, als aan de inboekzijde.
- Gevraagd wordt of deze regeling ook geldt voor leurschepen/bunkerschepen ('lichters') die uitbunkeren naar zeevaart.

#### Reactie IenW:

Naar aanleiding van de reacties op de internetconsultatie, wordt in de regeling het begrip binnenschip nu gedefinieerd, met een verwijzing naar deze begripsomschrijving in de Binnenvaartwet.

#### *Veiligheid bijmengen verbrandingsmotoren*

- Gevraagd wordt naar de veiligheid van het bijmengen van biodiesel voor de verbrandingsmotoren op binnenschepen.

#### Reactie IenW:

Momenteel voert de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) een onderzoek uit naar de veilige toepassing van biobrandstoffen in scheepsmotoren van binnenschepen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd naar aanleiding van de motie (35626-25) Bisschop/Alkaya die werd aangenomen na de Kamerbehandeling van de Wet milieubeheer. De resultaten zullen worden besproken met de branche alvorens het rapport definitief wordt gemaakt. Mochten er daarna nog

onderzoeksvragen openstaan, dan bestaat ruimte voor vervolgonderzoek in samenspraak met de sector. Ook meer praktijkonderzoek behoort daarbij tot de mogelijkheden. Voor het eind van het jaar wordt de Tweede Kamer over uitvoering van het onderzoek geïnformeerd.

#### *Administratieve lasten*

- Veel partijen gaan in op de lastenverzwaring als gevolg van hogere bewijslast en boekhouding. Gevraagd wordt hoe hoog eventuele extra kosten als gevolg van extra maatregelen, zouden zijn.

#### Reactie IenW:

De uitvoeringslasten voor het bedrijfsleven zijn beschreven in het Besluit energie vervoer. Daarbij wordt aangesloten op de richtlijn hernieuwbare energie. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat de gevolgen voor de regeldruk al toereikend bij het bovenliggende Besluit energie vervoer in beeld zijn gebracht en door ATR getoetst.

Wat betreft de administratieve lasten van de bewijslast en monsterring: bedrijven die biobrandstoffen leveren en daar HBE's voor willen ontvangen, moeten in staat zijn om aan te tonen dat zij daadwerkelijk die biobrandstof geleverd hebben. Voor het merendeel van de geleverde hernieuwbare energie, is dit een routinematige controle die de brandstofleveranciers uitvoeren bij de normale kwaliteitscontroles op het voldoen aan de betreffende brandstofs specificaties, denk hierbij aan het bepalen van het FAME-gehalte van diesel of ethanolgehalte van benzine. Sommige biobrandstoffen zijn chemisch identiek aan een veel goedkopere fossiele evenknie. Ook in deze gevallen, moeten brandstofleveranciers aantonen dat ze hernieuwbare energie geleverd hebben aan de Nederlandse markt willen ze een HBE ontvangen. De aanpassingen aan de regeling op dit vlak zijn enkel een expliciete uitwerking van eisen die al jaren gelden en waarop de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) ook in de voorbije jaren al heeft toegezien. De Nederlandse overheid wil dat daadwerkelijk een fysieke prestatie wordt geleverd op de Nederlandse markt voor vervoer en wil voorkomen dat de duurzame biobrandstof boekhoudkundig in Nederland eindigt maar fysiek in het buitenland (in een land dat de brandstof beloont op zijn fysieke eigenschappen). Bovendien heeft de consument recht op de hernieuwbare energie waarvoor hij betaalt. Voorbeelden van brandstoffen waar onderscheid lastig te maken zijn tussen fossiel en biogeen zijn waterstof behandelde plantaardige olie (HVO), methanol, bionafta en LNG. De NEa heeft eerder aangegeven dat, onder voorbehoud, het testen door elke schakel in de keten niet noodzakelijk is, aangezien in sommige gevallen ook vertrouwd mag worden op de gegevens van de vorige schakel.

#### *Internationaal gelijk speelveld binnenvaart*

- Een gelijk speelveld met de buurlanden is een randvoorwaarde. Het zou onaanvaardbaar zijn dat een bijmengverplichting alleen in Nederland ingevoerd werd en niet ook in België en Duitsland. Het risico is groot dat binnenschepen wegens het grote prijsverschil dan brandstof buiten Nederland bunkeren.

#### Reactie IenW:

Het ministerie hecht zeer aan een zo gelijk mogelijk speelveld voor alle brandstofleveranciers binnen Europa. De implementatieverplichting van de Richtlijn brandstofkwaliteit voor binnenschepen, geldt ook voor de ons omringende landen. Met een goede omzetting van die verplichting door alle EU-lidstaten, zou het gelijke speelveld zoveel mogelijk geborgd moeten zijn. Deze richtlijn had in 2020 omgezet moeten zijn (ook in Nederland). Het ministerie zal controleren of (en op welke wijze) de ons omringende landen de verplichting implementeren. Indien nodig, zal het ministerie zowel de desbetreffende landen als de Europese Commissie aanspreken op correcte uitvoering van die verplichting. Naast de Richtlijn brandstofkwaliteit, heeft Nederland ook nationale ambities, zoals de minimaal 5 PJ duurzame brandstoffen uit het Klimaatakkoord, welke ambitieuzer zijn dan wat nu Europees minimaal verplicht is.

#### *Inboeken EV + H2 in binnenvaart*

- Ten aanzien van de invoering van een inboekbevoegdheid voor geleverde elektriciteit aan binnenschepen: worden ook fysieke accu's geleverd aan binnenschepen en geldt de inboekmogelijkheid ook voor accu's die vanaf de wal of een bunkerschip (leurschip) stroom leveren aan binnenvaart?
- De uitbreiding inboekbaarheid hernieuwbare waterstof en hernieuwbare elektriciteit aan binnenvaart is van belang voor de transitie naar een uitstootloos vervoer (zero-emissie)

mobilititeit). Voor de binnenvaartsector en eventuele andere vormen van zwaar vervoer die niet geëlektrificeerd kunnen worden, bestaat een toegevoegde waarde voor uitbreiding inboekbaarheid hernieuwbare waterstof.

- Het toevoegen van de inboekbevoegdheid van geleverde elektriciteit aan binnenschepen, waardoor elektrificatie in deze sector wordt gestimuleerd en nieuwe initiatieven, zoals de levering van elektriciteit met verwisselbare accupakketten, wordt als een goede ontwikkeling beschouwd.
- In de artikelsgewijze toelichting, staat dat inboeking mogelijk is voor geleverde hoeveelheid elektriciteit aan wegvoertuigen, luchtvaartuigen of binnenschepen in Nederland. Echter in de Wet milieubeheer zijn luchtvaartuigen en binnenschepen niet opgenomen als bestemming.

#### Reactie IenW:

Inboekbevoegdheid geleverde elektriciteit aan binnenvaart bestaat in een nauw omschreven verband, met bijzondere uitwisselbare accu's of electrolyt, dus niet een willekeurige accu. Ook daar is het bemeterde leverpunt bepalend voor de hoeveelheid in te boeken elektriciteit. Een bunkeronderneming kan ook met een bemeterd leverpunt elektriciteit leveren, uiteraard voor zover zij aan de vereisten van het inboeken van geleverde elektriciteit voldoet, zoals de exclusiviteit van de aansluiting of het secundaire allocatiepunt.

In artikel 9.7.4.1, eerste lid, onderdeel e, van de Wet milieubeheer zijn is opgenomen dat elektriciteit geleverd aan vervoer, met uitzondering van spoorvoertuigen, in aanmerking komt voor inboeking.

#### *Bevoorrading bunkerschepen via tanktruck*

- In de artikelsgewijze toelichting Bijlage I, deel A: brandstof en bestemming, onderdeel 2, wordt in de laatste zin aangegeven: "In die context, zijn verknoppte vervoersbewegingen, waarbij de vrachtauto de afgehaalde brandstof (met bestanddeel biobrandstof) aan de kade in een bunkerschip (leurschip) lost, die het vervolgens in een binnen- of zeeschip lost, niet toegestaan". Dit kan uitgelegd worden als een ontzegging van een inboekbevoegdheid indien de brandstof per tanktruck in het bunkerschip wordt gelost.

#### Reactie IenW:

Voor het inboeken van leveringen biobrandstof aan een binnenschip is geen beperking voorzien voor het soort transportmiddel dat gebruikt wordt om het binnenschip te beladen. De uitwerking is in bijlage 1, deel A, onderdeel 4, van de regeling gebeurd. Dit betekent bijvoorbeeld dat voor een inboeker mogelijkheden zijn om vanuit zijn (land)locatie biobrandstof aan een binnenschip te leveren en deze leveringen in te boeken. Ook voor het beladen van het bunkerstation bestaat geen beperking voor het gebruikte vervoersmiddel. Een brandstofleverancier (vergunninghouder accijnsgoederenplaats) met een landlocatie, kan de biobrandstof onder schorsing van betaling van accijns naar een bunkerstation (eveneens een vergunninghouder accijnsgoederenplaats) vervoeren. Als het bunkerstation vervolgens aan het binnenschip levert (en daarbij uitslaat tot verbruik), dan komt het bunkerstation in aanmerking om deze levering van biobrandstof in te boeken.

Het ministerie wil graag met de sector en de NEa op korte termijn verkennen waar knelpunten zitten in de mogelijkheden om biobrandstoffen aan de binnenvaart te leveren en deze leveringen in te boeken. Het is hierbij wel van belang dat de risico's beperkt blijven. Indien andere leveringsconstructies worden voorgesteld dan die waarvoor de regeling momenteel ruimte biedt, dan zullen ze worden beoordeeld op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid en kunnen ze (bij een goede beoordeling) in een volgende wijziging van de regeling opgenomen worden.

#### **4. Zeevaart**

- De significante inzet van biobrandstoffen in de zeevaart had en heeft een negatief effect op de inzet van innovatieve biobrandstoffen in voornamelijk het wegvervoer, waaronder HVO.
- Om een geleidelijke en voorspelbare toename van hernieuwbare brandstoffen in alle deelsectoren voor vervoer te bevorderen, wordt gepleit voor een afzonderlijke bijmengverplichting voor de zeevaartsector dan wel de invoering van een extra HBE-type voor leveringen aan de zeevaart met een limiet.
- De regeling biedt alleen nog de mogelijkheid om de hoogte van de vermenigvuldigingsfactor aan te passen. Om in 2022 het bijmengen in de zeevaart daadwerkelijk te beperken, is de invoering van een vermenigvuldigingsfactor die kleiner dan 1 is, gewenst.

#### Reactie IenW:

De invoering van een aparte HBE voor zeevaart of andere vormen van sectorsturing vraagt een wetswijziging en is daarom nu niet aan de orde in onderhavige wijziging van de regeling.

De vermenigvuldiger voor zeevaart (de factor waarmee het Register hernieuwbare energie vervoer de energie-inhoud van de ingeboekte biobrandstof vermenigvuldigt) was in de versie van de regeling, die ter consultatie voorgelegd is, 1,0. Deze factor is in 2020 onderzocht en wordt periodiek geëvalueerd. Daarnaast controleert de NEa elke drie maanden de hoeveelheid aan zeeschepen geleverde biobrandstoffen conform de motie van lid De Groot (Kamerstuk 35 626, nr. 24). NEa heeft onlangs gesignaleerd dat in 2021 de inzet van biobrandstoffen in de zeevaart nauwelijks is afgenomen, ondanks de beperking tot enkel inzet uit geavanceerde grondstoffen (bijlage IX-deel A). Om te voorkomen dat de omvang in 2022 en verder alsnog toeneemt, heeft het ministerie besloten om de vermenigvuldiger van 1 naar 0,8 te verlagen. Dat betekent dat inzet van 1 GJ hernieuwbare energie in zeevaart niet met 1,0, maar met 0,8 HBE wordt beloond. Dit in tegenstelling tot wegvervoer (factor 1,0) en luchtvaart (factor 1,2). Dit bewerkstelligt dat het wegvervoer en de luchtvaart beter kunnen concurreren met de zeevaart. De NEa heeft berekend, dat met deze factor een kleine groei in zeevaartleveringen ten opzichte van 2020 mogelijk is, zonder dat het – waarschijnlijk – ten koste gaat van de 6%-emissiereductiedoelstelling uit de Richtlijn brandstofkwaliteit. Een vermenigvuldiger van 0,8 draagt daarmee bij aan de benodigde mate van zekerheid dat de systematiek hernieuwbare energie vervoer blijft bijdragen aan het Urgenda-vonnis en de emissiereductiedoelstelling. Deze maatregel past in de afweging van vorig jaar: een beheersbaar handelingsperspectief voor zeevaart dat niet ten koste gaat van de verplichtingen en innovatiebehoefte in wegvervoer (en binnenvaart). Immers, wegvervoer (en binnenvaart) dragen de kosten van de verplichting. Mocht de inzet in de zeevaart een verstoring effect blijven hebben op het functioneren of de doelstellingen van de systematiek, dan zal naar een eventuele verdere verlaging van de vermenigvuldiger gekeken worden.

## 5. LNG

### *Fysieke onttrekking LNG*

- Waar geschreven 'aan het gastransportnet onttrokken' is, dit vervangen door: 'aan het gastransportnet onttrokken dan wel geacht wordt aan het gastransportnet te zijn onttrokken'. Dit is de gangbare terminologie in de Europese en nationale regulering.
- Wat betreft de regel dat vloeibare biobrandstoffen (methanol, LNG) met behulp van garanties van oorsprong van gas uit hernieuwbare bron alleen administratief vergoend kunnen worden: het zorgpunt is, dat deze tekst gelezen kan worden dat het gas fysiek uit het gastransportnet moet worden onttrokken. Dit zou (maatschappelijk) onwenselijk zijn; een administratieve onttrekking zou moeten volstaan. Een eis van fysieke onttrekking van gas uit het gastransportnet is ondoelmatig en verhoudt zich daarmee slecht met de genoemde wettelijke taken.
- Binnen de definitie van 'aan het gastransportnet in Nederland onttrokken' ook de zogenaamde 'gastransportnet exit nominatie' toevoegen. Een aanpassing hiervoor in de tekst of toelichting kan zijn: 'aan het gastransportnet onttrokken dan wel geacht te zijn onttrokken aan het gastransportnet'.
- De dubbeltelling is een bewezen succesvol instrument gebleken om bioLNG uit geavanceerde grondstoffen te bevorderen. De route van boekhoudkundig vergoende LNG uit geavanceerde grondstoffen zal minder gekozen worden als deze leveringen van LNG niet in aanmerking komen voor dubbeltelling. Hierdoor wordt het doel om een versnelling te krijgen in de vergroening van wegtransport en scheepvaart, niet gehaald.
- Andere routes naar de markt krijgen de dubbeltelling maar de LNG brandstof niet, dit zal het in geen enkel opzicht competitief maken of interessant voor producenten. Voor de vermenigvuldigingsfactor van 0,85 of om een verschil te introduceren tussen beide ketens, bestaat geen objectieve reden; voorgesteld wordt om in artikel 6a, lid 3, onderdeel b een factor van 1 op te nemen of om het hele lid 3 te schrappen.

### Reactie IenW:

De route waarbij LNG vervaardigd uit gas onttrokken van het Nederlandse gasnet vergoend kan worden met garanties van oorsprong biogas zal opengesteld worden. De dubbeltelling zal ook gelden voor deze route. Voor methanol zal deze route (nog) niet worden opengezet. Deze route vergt nog verder onderzoek. Daarnaast blijven de routes van de fysieke BioLNG/biomethanol en de vergoende route van CNG ook mogelijk.

## 6. Hernieuwbare elektriciteit

#### *Definitie directe lijn*

- De definitie van een directe lijn in de regeling is anders dan de Europese definitie van dit begrip die volgt uit Richtlijn 2019/944 en die gekoppeld is aan de richtlijn hernieuwbare energie.
- De voorgestelde definitie wijkt af van hetgeen bedoeld is in artikel 27 (3) van de richtlijn hernieuwbare energie met het begrip rechtstreekse aansluiting. Uit dit artikel volgt dat er wel degelijk sprake kan zijn van een verbinding met het elektriciteitsnet: "(b) niet op het net is aangesloten of op het net is aangesloten maar waarvoor kan worden bewezen dat de desbetreffende elektriciteit is verstrekt zonder dat elektriciteit van het net wordt genomen".
- De nieuwe definitie wijkt af van de definitie van directe lijn in de Elektriciteitswet (Artikel 1ar). Het in lagere regelgeving introduceren van andere definitie is onwenselijk en bovendien is hetgeen wordt voorgesteld niet in lijn met de bedoeling van de richtlijn hernieuwbare energie.

#### Reactie IenW:

Het begrip directe lijn van de Regeling energie vervoer, verwijst inmiddels naar het gelijkkluidende begrip in de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet.

De aangepaste regelgeving geeft drie mogelijkheden om hernieuwbare elektriciteit in te boeken:

1. Inboeken op basis van het netgemiddelde
2. Op locatie geproduceerde hernieuwbare elektriciteit
3. Hernieuwbare elektriciteit geleverd via een directe lijn.

Bij het inboeken van hernieuwbare elektriciteit is het van belang dat niet alle elektriciteit wordt beloond, maar alleen het hernieuwbare deel. In de eerste optie (die reeds is opgenomen in de bestaande regelgeving) wordt dit geborgd door alleen het netgemiddelde hernieuwbare elektriciteitsdeel te belonen.

De tweede optie maakt het mogelijk om hernieuwbare elektriciteit die op de locatie van het laadstation wordt opgewekt, volledig inboekbaar is, indien kan worden aangetoond dat die elektriciteit op die locatie aan wegvoertuigen, binnenschepen of luchtvaartuigen is geleverd. De derde optie verlangt dat een verbinding met een directe lijn (conform definitie elektriciteitswet) tussen de opwekinstallatie van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen en de laadfaciliteit bestaat. Het betreft een verbinding tussen twee aparte entiteiten (een producent van hernieuwbare elektriciteit en een gebruiker van hernieuwbare elektriciteit). De veronderstelling dat de laadfaciliteit geen netaansluiting mag hebben, is niet juist. In een dergelijk geval, komt uitsluitend de hoeveelheid elektriciteit voor de volledige beloning in aanmerking, voor zover de geleverde hoeveelheid aantoonbaar met de directe lijn verband houdt. De met de directe lijn geleverde hernieuwbare elektriciteit moet boekhoudkundig vergoed worden met een garantie van oorsprong niet-netlevering van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen niet netlevering, wil zij voor inboeking in aanmerking komen. Hiermee wordt geborgd dat alleen die geleverde hernieuwbare elektriciteit voor de bijschrijving van een HBE in aanmerking komt, die geen exploitatiesubsidie heeft ontvangen.

#### *Gebruik 'garanties van oorsprong van CertiQ*

- De 'Regeling garanties van oorsprong voor energie uit hernieuwbare energiebronnen en HR-WKK-elektriciteit' heet tegenwoordig 'Regeling garanties van oorsprong en certificaten van oorsprong'.
- In artikel 8a, moet 'garantie van oorsprong voor andere gassen' veranderd worden in 'garantie van oorsprong voor ander gas uit hernieuwbare bronnen'.
- Het gebruik van Vertogas 'garanties van oorsprong is toegestaan, maar CertiQ 'garanties van oorsprong niet. Beide 'garanties van oorsprong zijn verbonden aan duurzame energie op het net en gereguleerd door een netbeheerder, de een op het aardgasnet en de ander op het elektriciteitsnet. Hierdoor ontstaat daardoor een vorm van ongelijkheid tussen het leveren van gasvormige biobrandstoffen en het leveren van elektriciteit aan de Nederlandse vervoersmarkt.

#### Reactie IenW:

Op basis van de reacties op de internetconsultatie zijn de eerste twee opmerkingen inmiddels verwerkt. Tevens vindt overleg plaats tussen CertiQ en Vertogas om een tijdelijke oplossing vorm te geven die vanaf 1 januari 2022 van kracht kan worden. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan een structurele oplossing. In de Richtlijn hernieuwbare energie worden hernieuwbare elektriciteit geleverd aan vervoer en hernieuwbare brandstoffen geleverd aan vervoer anders behandeld. Voor hernieuwbare elektriciteit kan uitsluitend gewerkt worden met het netgemiddelde of de directe lijn.

Voor hernieuwbare brandstoffen is ook de mogelijkheid opgenomen om te werken met netleveringen zonder directe lijn. Dit is overgenomen in de regeling.

#### *EV vermenigvuldiger van 5 naar 4*

- Een eventuele aanpassing van de vermenigvuldiger heeft een groot gevolg voor de marktprijs. Bij het afsluiten van contracten is van belang om hierover duidelijkheid te hebben.
- De stijging in vermenigvuldiger voor hernieuwbare brandstof (zoals waterstof) staat in sterk contrast met de daling van de vermenigvuldiger voor elektriciteit hetgeen tot ongelijkheid leidt. Beide brandstoffen leveren namelijk geen bijdrage aan het behalen van het bindend nationaal streefcijfer hernieuwbare energie in vervoer. Om deze rechtsongelijkheid tegen te gaan, dient het ministerie de verlaging van de vermenigvuldiger van 5 naar 4 te heroverwegen.

#### Reactie IenW:

De oude richtlijn hernieuwbare energie kende een vermenigvuldiger van 5 voor de inzet van hernieuwbare elektriciteit. In de herziene richtlijn hernieuwbare energie is de vermenigvuldiger 4 geworden. Nederland neemt deze factor over. De vermenigvuldiger is ook in lijn met de motie van lid Bouchallik (Kamerstuk 36 526, nr. 15). Bovendien is de verwachting dat de komende jaren het netgemiddelde aandeel van hernieuwbare elektriciteit snel zal toenemen. Dit heeft tot gevolg dat er extra stimulans voor elektrisch vervoer zal komen.

#### *Netgemiddelde aandeel hernieuwbare elektriciteit*

- Voor het bepalen van het netgemiddelde aandeel elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen wordt het Nederlandse gemiddelde van twee jaar terug gebruikt. Met een oplopend aandeel hernieuwbare elektriciteit krijgen partijen die elektriciteit leveren aan vervoer significant lager aantal HBE's dan daadwerkelijk zou moeten. De verklaring hiervoor is dat het CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek) pas begin 2022 een gemiddelde voor 2021 zal hebben. Daarmee is dit te laat beschikbaar voor het inboekjaar 2022.
- De combinatie van een lager netgemiddeld aandeel hernieuwbare elektriciteit en een lagere vermenigvuldiger heeft tot gevolg dat het register minder HBE's-overig bijschrijft voor een inboeking van elektriciteit geleverd aan wegvoertuigen en binnenschepen in Nederland.

#### Reactie IenW:

Het kiezen voor een t-1 in plaats van t-2 benadering is niet in lijn met de richtlijn hernieuwbare energie. Ondanks de suggestie dat het netgemiddelde eerder bekend kan zijn, is er geen zekerheid dat deze definitieve cijfers met zekerheid per 1 januari beschikbaar zijn.

#### *Geaggregeerd inboeken; zorgen over kleine laadpunten*

- Voorgesteld wordt om vereenvoudigde administratie- en verificatieregels vast te stellen voor inboekers die weinig elektriciteit aan wegvervoer leveren, om te voorkomen dat dergelijke ondernemingen door de relatief hoge kosten van het inboeken van geleverde elektriciteit worden uitgesloten.
- In overleg met de NEa dient naar praktische oplossingen gezocht te worden die uitvoerbaar, controleerbaar en betaalbaar zijn, opdat voor inboekers die weinig elektriciteit aan wegvervoer leveren, ook bijvoorbeeld de plaatsing van zonnepanelen op distributiecentra omwille van de levering van hernieuwbare elektriciteit aan vrachtvervoer interessant wordt.
- Voorgesteld wordt om elektriciteit de mogelijkheid te introduceren om geleverde elektriciteit bij inboeking als volledig hernieuwbaar te beschouwen op basis van een virtuele koppeling met een specifieke (Nederlandse) hernieuwbare energiebron op basis van een stroomafname-overeenkomst (PPA) en garanties van oorsprong.
- Gezien de grote energiebehoefte van de elektrische vrachtwagens en de beperkte tijd voor elektrisch laden, zullen elektrische vrachtwagens voornamelijk met behulp van gelijkstroomladers (in de volksmond snelladers) geladen gaan worden, die geen geïntegreerde verkoopmeter hebben. Voor het bepalen van de hoeveelheid geleverde elektriciteit, verwijst de regeling echter wel naar een dergelijke meter.

#### Reactie IenW:

Voor het bepalen van het netgemiddelde aandeel elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen wordt het Nederlandse gemiddelde van twee jaar terug gebruikt. Dit is in overeenstemming met de richtlijn hernieuwbare energie. In de systematiek hernieuwbare energie vervoer, wordt in twee gevallen de (met behulp van een bemeterd leverpunt aan wegvoertuigen of binnenschepen) geleverde elektriciteit volledig (voor 100%) beloond. Het betreft enerzijds de geleverde elektriciteit, die aan het *laadstation* met een directe lijn geleverd is en die uit hernieuwbare

energiebronnen opgewekt en aantoonbaar met behulp van een bemeterd leverpunt aan wegvoertuigen, binnenschepen of luchtvaartuigen is geleverd en anderzijds de elektriciteit die op de locatie van het laadstation uit hernieuwbare energiebronnen opgewekt is en met behulp van een bemeterd leverpunt aan wegvoertuigen, binnenschepen of luchtvaartuigen is geleverd.

Ook zonder een geregeld meetinstrument als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit energie vervoer, mag een hoeveelheid met behulp van een bemeterd leverpunt geleverde elektriciteit worden ingeboekt, op de voorwaarde dat het bemeterde leverpunt in verbinding staat met een aansluiting of een secundair allocatiepunt, die uitsluitend voor de belevering van elektriciteit aan dat leverpunt (of die leverpunten) bestemd is. De wisselstroomtussenlader voldoet aan definitie bemeterd leverpunt en is dus een goede oplossing voor gebrek aan gelijkstroom bemeterde leverpunten. Deze tussenlader moet dan wel per laadpunt geplaatst worden, niet voor een reeks laadpunten. In het Besluit energie vervoer, is alleen voor openbaar vervoersbedrijven een uitzondering op deze regel gemaakt.

Met betrekking tot de uitvoering van de motie Grinwis (Kamerstuk 35 626, nr. 23), is samen met de sector een onderzoek uitgevoerd door Trinomics. De motie Grinwis vraagt om een onderzoek naar de mogelijkheden om het inboeken ook voor ondernemingen interessant te maken, die weinig elektriciteit aan wegvervoer leveren, waarbij specifiek wordt verwezen naar geaggregeerd inboeken. Hier ligt de aanname aan ten grondslag, dat voor dergelijke ondernemingen het inboeken van geringe hoeveelheden aan wegvoertuigen geleverde elektriciteit financieel niet interessant is. Uit dit onderzoek blijkt echter dat binnen de bestaande regelgeving dat voor 80% van de geleverde elektriciteit aan wegvoertuigen het inboeken financieel interessant is. Met andere woorden: ten hoogste 20% van de geleverde elektriciteit aan wegvoertuigen wordt geleverd door ondernemingen die geringe hoeveelheden elektriciteit aan wegvoertuigen waarvoor het inboeken financieel niet interessant is. Mogelijkheden om de financiële aantrekkelijkheid van het inboeken van deze laatste 20% worden verder onderzocht, waarbij geaggregeerd inboeken één van de opties is. Daarbij wordt ook gekeken op welke niveau (wet, besluit of regeling) verdere verbeteringen doorgevoerd kunnen worden. Hierbij zijn de handhaafbaarheid, de uitvoerbaarheid, de fraudebestendigheid en de uitvoeringslasten belangrijke overwegingen.

## **7. Waterstof**

### *Zorgen over gedelegeerde handeling en aansluiting Regeling*

- Voorgesteld wordt om bij de bepalingen van waterstof in de regeling vooruit te lopen op de gedelegeerde handeling, omwille van een snelle en kostenefficiënte opschaling van waterstof in Nederland en Europa.

### Reactie IenW:

De gedelegeerde handeling komt niet op tijd om mee te nemen in deze wijziging van de regeling. De geleverde suggesties zullen worden meegenomen in de volgende aanpassing van de regeling.

### *HBE's voor geïmporteerde groene waterstof*

- De bepaling om geïmporteerde hernieuwbare brandstoffen mee te tellen met de doelstelling en verplichting van het importerende land, dient bij voorbaat meegenomen te worden in de regeling. Specifiek artikel 8a, derde lid, onderdeel c, van de regeling staat de inboeken van een geïmporteerde hernieuwbare (groene) waterstof niet toe.

### Reactie IenW:

Hernieuwbare waterstof die buiten Nederland is geproduceerd telt niet mee voor het bindend nationaal streefcijfer van Nederland. Het primaire doel van de systematiek hernieuwbare energie vervoer, is om hieraan bij te dragen. Derhalve komen leveringen van deze waterstof niet voor een inboeking in aanmerking.

### *Exploitatiesubsidie onrendabele top*

- Het verkrijgen van exploitatiesubsidie voor de productie van hernieuwbare brandstoffen moet mogelijk indien de onrendabele top niet geheel door de waarde van een HBE is weggenomen. Daarmee wordt voorkomen – zoals het Besluit energie vervoer wenst te bereiken – dat een gesubsidieerde vorm van hernieuwbare energie een oneigenlijk concurrentievoordeel verkrijgt.
- Het moet mogelijk zijn om zowel voor HBE in aanmerking te komen als voor een exploitatiesubsidie op de waterstof. Dit geldt niet alleen voor het aanvullen van exploitatiesubsidie met HBE, maar ook andersom, dus voor het aanvullen van HBE met exploitatiesubsidie.



### Reactie IenW:

Voor het combineren van SDE++ en de HBE voor de productie van hernieuwbare waterstof betaan geen juridische belemmeringen, voor zover aan de gestelde voorwaarden in beide regelingen wordt voldaan. Ook zal aan het Europese milieukader (MSK) moeten worden voldaan. Een complicerende factor hierbij is dat de inkomsten uit de HBE en de SDE veelal bij verschillende ondernemingen liggen en dat niet noodzakelijkerwijze alle geproduceerde hernieuwbare waterstof zal worden geleverd (als voorwaarde voor de bijschrijving van een HBE). De uitvoering verdient met andere woorden de nodige aandacht.

## **8. Overig**

### *Zorgen over afbouwen dubbeltelling bijlage IX-deel B na 2025*

De voortzetting van de dubbeltellingsregeling na 2025 voor biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen, vermeld op de lijst in bijlage IX (deel A en deel B) van de Richtlijn hernieuwbare energie, biedt stabiliteit aan de markt en draagt bij aan investeringszekerheid.

### Reactie IenW:

De opmerking over evaluatie van dubbeltelling betreft het dubbel mee tellen van de energiewaarde van brandstoffen uit grondstoffen die vallen onder bijlage IX deel B van de Richtlijn hernieuwbare energie. Het kenmerk van deze brandstoffen, is dat ze het volwassen marktstadium naderen, waarbij overheidsingrijpen niet meer gepast is en tot een bovenmatig voordeel kan leiden ten opzichte van andere grondstoffen. Bij de evaluatie, die de Staatssecretaris van IenW twee kalenderjaren na inwerkingtreding van deze regelgeving heeft toegezegd, zal bezien worden of dubbeltelling nog steeds nodig is om deze grondstoffen te ondersteunen, of dat afschaffing of de beloning eventueel met een lagere factor aan de orde is.

### *Co-raffinage voor HBE's*

- Kan de regelgever co raffinage, vooruitlopend op de betreffende gedelegeerde handeling van de Europese Commissie, in deze regeling en mogelijk in het Besluit energie vervoer dat aan de Tweede Kamer wordt voorgelegd, opnemen of in ieder geval aankondigen, als een legitieme manier om aan de jaarverplichting te voldoen?

### Reactie IenW:

Het ministerie wil niet vooruitlopen op een gedelegeerde handeling, die nog niet van kracht is. In elk geval komt co-raffinage reeds in de systematiek hernieuwbare energie vervoer voor, te weten in de context van het aantonen van de uitslag tot verbruik van de biobrandstof, zoals uitgewerkt in artikel 25a en bijlage 1 van de regeling.

### *Duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) in plaats van biokerosine*

- Voorgesteld wordt om de term duurzame luchtvaartbrandstoffen (naar het Engelse *sustainable aviation fuels*, SAF) te gebruiken in plaats van biokerosine.

### Reactie IenW:

De voorgestelde term duurzame luchtvaartbrandstoffen, omvat een veelvoud van soorten hernieuwbare energie strekt zich zelfs tot brandstoffen uit hergebruikt fossiel afval uit. De systematiek hernieuwbare energie vervoer kent echter *soorten hernieuwbare energie*, die verband houden met de soort bij te schrijven hbe. Bovendien is het bijvoeglijk naamwoord "duurzaam" in de systematiek gereserveerd voor biobrandstoffen. In het huidige voorstel, bestaat een inboekbevoegdheid voor duurzame biokerosine (= vloeibare biobrandstof) en de kerosine, die met een garantie van oorsprong voor gas uit andere hernieuwbare bronnen boekhoudkundig vergroend is (=vloeibare hernieuwbare brandstof). Daar waar biokerosine gebruikt wordt, is een biobrandstof bedoeld.

### *NAVO-pijpleiding (CEPS)*

- De NAVO-pijpleiding (CEPS) is niet opgenomen als mogelijke bevoorrading in de luchtvaart en komt dus niet in aanmerking voor inboeken.

### Reactie IenW:

Leveringen van duurzame biobrandstoffen met behulp van de NAVO-pijpleiding zijn vooralsnog niet toegestaan. Wanneer de herziening van de richtlijn hernieuwbare energie en ReFuelEU Aviation, aan de orde zijn, wordt de NAVO-pijpleiding mogelijk wel opengesteld voor de levering

van hernieuwbare brandstof en ontstaat de mogelijkheid om inboekingen via deze pijpleiding administratief op de juiste manier te verwerken.

#### *Inzet van 100% methanol*

- Methanol mag volgens artikel 6a en 8 van de regeling uitsluitend worden bijgemengd in benzine. Met verdere bewerkingen kan methanol ook een prima biocomponent in gasolie of diesel zijn. Ook is 100% methanol mogelijk.

#### Reactie IenW:

De regeling beperkt methanol tot bijmenging in benzine. Vooral nog is het inboeken van 100% methanol leveringen niet toegestaan. Met de route die de regeling nu openstelt, ontstaan voldoende afzetmogelijkheden voor de beschikbare hernieuwbare waterstof op korte termijn.

#### *Massabalans*

- In het nieuwe artikel 25a van de regeling, wordt de toepassing van de massabalans doorgetrokken tot aan de vervaardigde producten door de producent. Dit is onwerkbaar. De massabalans moet worden toegepast op de binnenkomende grondstoffen. Het doortrekken naar 25b zou brandstofleveranciers in Nederland aan de jaarverplichting te voldoen en tegelijk aan de in deze regeling gestelde eisen. Gelet op de technische beperkingen van terminals en tanks is dit vereiste onuitvoerbaar.

#### Reactie IenW:

In sommige gevallen, zoals bij co-raffinage met grondstoffen die slechts ten dele van biogene oorsprong zijn, kan de bepaling een verhoogde inspanning van de biobrandstoffabrikant verlangen. Onuitvoerbaar is de bepaling geenszins.

In het geval van co-raffinage, moet de biobrandstoffabrikant het verband van de – tezamen met fossiele grondstoffen – gebruikte duurzame grondstof voor een biobrandstof en de biocomponent van de vervaardigde brandstof kunnen aantonen, waarbij geldt dat de boekhoudkundige toekenning van (de hoedanigheid van) duurzaamheid buiten de categorie biobrandstoffen niet aan de orde is.

Deze situatie verschilt niet van het geval dat op een locatie biobrandstoffen met fossiele brandstoffen vermengd worden en in een bepaalde mengverhouding aan de Nederlandse-markt geleverd worden. Ook daarvoor geldt, dat de inboeker eerst het bestanddeel biobrandstof dient aan te tonen (geen massabalans), om vervolgens haar duurzaamheid te bewijzen (wel massabalans).