

# Platformreactie Internetconsultatie Regeling energie vervoer

**4 oktober 2021**

De internetconsultatie over de Regeling energie vervoer is op 7 september opgesteld zodat betrokken organisaties hun visie op de concept regeling kunnen inbrengen. De Regeling is een uitwerking van de (reeds door het parlement aangenomen en gewijzigde) Wet Milieubeheer en de (in december 2020) voor consultatie gepubliceerde concept Besluit energie vervoer. In die consultatie over het concept Besluit reageerde het Platform Duurzame Biobrandstoffen met als hoofdboodschappen: stuur op het versneld terugdringen van de klimaatimpact van transport, stuur op het fysiek terugdringen van fossiele CO<sub>2</sub>-emissies, zet een innovatieprogramma op voor de gewenste hernieuwbare brandstoffen (zowel van biologische als niet-biologische oorsprong)<sup>1</sup> en bied beleidszekerheid.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ervoor gekozen om veel aspecten voor het leveren van hernieuwbare energie aan de Nederlandse markt te regelen of te definiëren op het niveau van de Regeling. Deze details kunnen echter zeer marktbepalend zijn en dat legt dan ook een grote mate van verantwoordelijkheid bij de uitvoeringsorganisatie om dit goed met de markt te overleggen. Het Platform stelt vast dat u in de toelichting aangeeft dat de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu nog niet gekend zijn. Dat vinden we opmerkelijk vanwege de verregaande extra controle die Nederland marktpartijen oplegt. Een gedegen analyse of de maatregelen wel proportioneel zijn lijkt ons noodzakelijk.

We constateren dat de nu voorgestelde Regeling het voldoen aan de jaarverplichting voor de de verplichte partijen complexer maakt, de administratieve last hoger wordt, en de overheid dwingender dan nodig voorschrijft hoe de marktspelers moeten opereren. We constateren verder dat met deze concept-Regeling Nederland uit de pas gaat lopen met andere EU-lidstaten voor het op de markt brengen van hernieuwbare energie voor vervoer. Het Platform vraagt de NEa en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op welke analyse en basis deze concept-Regeling stoelt, met name voor de extra controlerende maatregelen, zoals een generieke C14-testmethode voor alle aan de Nederlandse markt geleverde biobrandstoffen. In de artikelsgewijze toelichting geeft u bij artikel 30 aan dat u de door de Europese Commissie erkende duurzaamheidssystemen accepteert en daarbij aansluit. Dat is niet in overeenstemming met de hogere controlegraad die in deze Regeling wordt voorgesteld. Deze lijkt juist uit te drukken dat u aanvullende bewijzen zoekt boven op de informatie die in de Chain-of-Custody via deze systemen is ingesteld en al aangeleverd is.

We stellen in meer detail de volgende punten voor om in een heroverweging van de inrichting van de Regeling mee te nemen:

- De toelichting bij de concept Regeling mist een risicoanalyse waarom deze extra eisen proportioneel zouden zijn en geeft geen inzicht in de omvang van de kosten die hiermee gemoeid zijn.
- Administratieve lasten voor marktspelers gaan omhoog en wij verwachten dat dit tot hogere kosten voor de maatschappij leidt.
- We constateren dat de vereisten van Wet, Besluit en met name de Regeling als zeer complex zijn aan te merken. De sector zou zeer geholpen zijn met een heldere handleiding, die geen ruimte laat voor uiteenlopende interpretaties, want het risico van fouten ligt

---

<sup>1</sup> Zie de volledige reactie via <https://platformduurzamebiobrandstoffen.nl/advies-jaarverplichting-2022-2030/>

geheel bij de markspelers en die dragen ook de consequenties van onbedoelde foute interpretatie van de regelgeving.

- Op het onderwerp binnenvaart wil het Platform drie punten onder de aandacht brengen:
  - Er ontbreekt momenteel een heldere definitie van 'binnenvaart'. We verzoeken hierop verduidelijking te geven
  - Het is onduidelijk vanaf wanneer binnenvaart onder de regeling zal vallen.
  - De regeling verstrekt geen duidelijkheid over de samenhang met de eis in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens om 5 PJ hernieuwbare energie in binnenvaart in te zetten.
- Het Platform adviseert om met de markt een duidelijke procedure af te spreken voor het eventueel aanpassen van de factor voor inboeken hernieuwbare energie in zeevaart.
- Toekenning van dubbeltelling lijkt bij een aantal biobrandstoffen afhankelijk te zijn van de wijze waarop deze brandstoffen op de markt komen. Zie onder andere artikel 8. Verdere verduidelijking van de achtergrond hiervan is gewenst.
- Er worden beperkingen opgelegd aan bepaalde biobrandstoffen (zoals methanol dat alleen in benzine mag toegepast). Dit is een onwenselijke inperking van de mogelijkheden voor inzet van hernieuwbare brandstoffen. Deze brandstoffen kunnen namelijk ook op een andere manier in de markt worden ingezet, bijvoorbeeld als een 100% hernieuwbare brandstofproduct. Een ander voorbeeld betreft waterstof uit biomassa: In de Regeling wordt waterstof alleen in de context van hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong genoemd.
- In de regeling wordt aangekondigd dat tijdens de evaluatie van het Besluit energie vervoer wordt gekeken naar hoe de dubbeltelling van brandstoffen uit grondstoffen uit bijlage 9B wordt vormgegeven na 1 januari 2025. Het is hierbij onduidelijk of deze herziening alleen impact gaat hebben op de mogelijke administratieve volumes of ook op de fysieke volumes van brandstoffen uit grondstoffen van bijlage 9B.
- Alle biobrandstoffen moeten nu batchgewijs getest worden om het fysieke aandeel in een brandstof aan te tonen, volgens een C14-methode of infraroodspectacopie. Beperk deze laboratoriumtesten voor die categorieën biobrandstoffen waarbij uit een risicoanalyse blijkt dat deze methode in dat specifieke geval te rechtvaardigen is.
- In de Regeling wordt de term Hernieuwbare Brandstoffen gehanteerd, zonder verdere referentie naar het Besluit of de Wet Milieubeheer waar duidelijk wordt dat met de term 'hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong' wordt bedoeld. Door deze verduidelijking toe te voegen in de Regelingstekst, wordt het risico van misverstand vermeden. Hernieuwbare brandstoffen is namelijk de verzamelterm voor hernieuwbare brandstoffen van biologische oorsprong (biobrandstoffen) en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (Engelse afkorting RFNBOs).
- Specifiek voor de inzet in luchtvaart bevelen we aan om aan te sluiten bij de gangbare praktijk van leveringen, waarbij leveringen via de CEPS-pijpleiding (nu uitgesloten in de concept-regeling) ook mogelijk moeten zijn.
- Artikel 3a beschrijft dat de Minister op verzoek van de NEa informatie moet leveren over welke ondernemingen die benzine, diesel of stookolie leveren, en in welke hoeveelheden. De minister voert daarop een gegevensanalyse uit op basis van benodigde gegevens die weer van de NEa komen. Het platform verzoekt hierbij transparant aan te geven hoe met de vertrouwelijkheid van de informatie wordt omgegaan en welke informatie gedeeld moet worden, zodat privacy gewaarborgd blijft. Dat is van belang voor de vertrouwensrelatie die de uitvoeringsorganisatie NEa met de markt heeft. We stellen voor dat de betrokken bedrijven waarover de informatie betrekking heeft worden geïnformeerd over deze informatie-uitwisseling tussen Minister en NEa en er ook over gehoord worden.
- In Artikel 27 staat de informatie-overdracht tussen de rijksbelastingdienst en de NEa vermeld. In lid 4 van dit artikel wordt gemeld: "De rijksbelastingdienst en het bestuur van de emissieautoriteit sluiten over de invulling van het bepaalde in dit artikel een bestuursovereenkomst." Vervolgens is in de concept-Regeling de volgende zin doorgehaald om hem in de uiteindelijke regeling niet op te nemen: "Deze bestuursovereenkomst wordt bekend gemaakt in de Staatscourant." In het kader van transparantie adviseren we deze bestuursovereenkomst wel te publiceren of anderszins beschikbaar te maken, zodat daar rechten aan ontleend kunnen worden.
- In Artikel 4 van de regeling wordt gevraagd aan de leverancier om bij het invoeren van de hoeveelheid brandstof aan te geven wat de bestemming is van de brandstof. Het Platform

heeft behoefte aan verheldering of dit een harde eis is, aangezien leveranciers niet altijd de bestemming van de brandstof kennen, bijvoorbeeld met een ABC-levering.

- Artikel 25a stelt aanvullende eisen aan de biobrandstofproducent met betrekking tot de allocatie van grondstoffen en biobrandstoffen zodra er sprake is van afzet aan de Nederlandse markt. Dit artikel leidt ertoe dat alle producenten ter wereld aan deze eisen moeten voldoen als de geproduceerde brandstof uiteindelijk afgezet wordt op de Nederlandse markt. Deze eis is strenger dan voorgesteld in de implementing Act voor de vrijwillige duurzaamheidssystemen. Volgens het Platform stelt de Richtlijn Hernieuwbare Energie dat lidstaten geen aanvullende eisen mogen stellen voor biobrandstoffen voor transport. Deze nieuwe eis zou ertoe kunnen leiden dat biobrandstofproducenten afzien van leveringen aan Nederland.
- Daarnaast werd in bijlage 2, deel A, lid 2 en deel B, lid 2 aangegeven dat alleen producenten mogen bijmengen. Hierbij lijkt het erop dat de inboeker van brandstoffen wordt gezien als de producent van LNG en methanol. Het Platform wil benadrukken dat dit normaliter niet zo geregeld is in de markt en dat dit mogelijk voor problemen zou kunnen zorgen.
- In de Toelichting, 2.2.2.1 staat: "Onder een gasvormige hernieuwbare brandstof valt vooralsnog uitsluitend waterstof die als waterstof aan vervoer in Nederland geleverd is." Ons is niet duidelijk waarom deze inperking geldt. Ook methaan gemaakt van hernieuwbare elektriciteit (in de vorm van e-CNG) zou als een gasvormige hernieuwbare brandstof moeten gelden.