

Reactie Platform Duurzame Biobrandstoffen op voorgestelde wijzigingen Wet Milieubeheer

27 januari 2020

Betreft titels 9.7 (Hernieuwbare Energie Vervoer) en 9.8 (Rapportage en Reductieverplichting vervoersemissies). Wijzigingen in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 (ook bekend als REDII)

Inleiding

In deze reactie benoemen we in hoofdstuk 1 een aantal algemene onderwerpen in de voorgestelde wijzigingen. In het tweede hoofdstuk doorlopen we paragraaf- en artikelsgewijs onze op- en aanmerkingen. Maar vooraf willen we graag wijzen op enkele belangrijke bezwaren.

Vooraf

Ander uitgangspunt voor wetswijziging nodig

Dit voorstel voor wetswijziging is een uitgelezen mogelijkheid, om de introductie van hernieuwbare energie (en uitsluitend hernieuwbare energie) in transport zo maximaal mogelijk te ondersteunen gelet op de in het Klimaatakkoord gedefinieerde opgave met inbegrip van doelen afgesproken in het Energieakkoord in 2013, als ook rekening houdend met de Effort Sharing Regulation (Verordening (EU) 2018/842). Daarom is het zo belangrijk om het instrument van de Hernieuwbare Brandstof Eenheid (hierna HBE), voort te zetten en te ondersteunen met een Broeikasgasreductie-eenheid (hierna BKE). Deze BKE zorgt ervoor dat vervolgens die hernieuwbare brandstoffen en energiedragers die voor een hoge CO₂-emissie reductie in de keten zorgen de voorkeur van de markt krijgen. Dat vergemakkelijkt het bereiken van de klimaatdoelen.

Vanzelfsprekend is het ook nodig dat voor de ingezette fossiele energie in vervoer de klimaatbelasting eveneens zo laag mogelijk is. Dit doel heeft echter een ander effectief instrumentarium nodig.

Deze implementatie van de Europese Richtlijn hernieuwbare energie moet uitdragen dat voor elke energiedrager, hetzij vloeibaar, gasvormig of in de vorm van elektriciteit, de overgang naar hernieuwbaar zo maximaal mogelijk gemaakt wordt. Dit zou het ontwerp-principe moeten zijn achter deze wetswijziging. Het Platform Duurzame Biobrandstoffen (hierna: het Platform) meent echter dat dit wetsvoorstel in de huidige vorm de verkeerde impulsen aan de markt geeft en eigenlijk te weinig hernieuwbare energie en minder CO₂-reductie oplevert dan mogelijk is.

Daarnaast mist het Platform een visie op hoe meer CO₂-emissiereductie valt te realiseren in vervoer en welke instrumenten daar het best voor zorgen. Dit in lijn met de grote opgave die er ligt voor vervoer in de Effort Sharing Regulation en ook in lijn met de gemaakte afspraken in het Energieakkoord dat in 2030 emissies in vervoer niet verder groeien dan maximaal 25Mton in



Platform Duurzame Biobrandstoffen
KvK: 66963850
Triodos bank: NL40 TRIO 0338 4321 24
BTW: 8567.72.999.B01

Kosterijland 15, 3981 AJ Bunnik
contact@platformduurzamebiobrandstoffen.nl
twitter: @PlatfDuurzBiobr
www.platformduurzamebiobrandstoffen.nl

2030¹. Aangezien de Effort Sharing Regulation bindend is, zal Nederland voor het niet halen van de doelstellingen in deze Verordening aanzienlijke boetes moeten gaan betalen.

In dit voorstel wordt de reductieverplichting vervoersemissie gekoppeld aan het systeem van BKE's. Dat instrument is ontstaan vanuit een andere achtergrond (zie hieronder). Het Platform vindt dat er een analyse nodig is van het doel en hoe deze wet kan bijdrage aan de benodigde veel grotere CO₂-emissiereductie die vooral ook de Effort Sharing Regulation aan Nederland oplegt.

Wij maken uit deze stukken op dat het reductiedoel voor de vervoerssector een heel decennium lang ongewijzigd zou kunnen blijven op het vasthouden van het niveau van 2020: 6% reductie ten opzichte van 2010. Gezien de grote noodzaak om emissies te reduceren in de vervoerssector (zie ook hierboven genoemd de Effort Sharing Regulation en ook afspraken in Energieakkoord) zou dat zeer ongewenst zijn.

Het Platform wijst er dringend op om dit doel te richten op de noodzakelijke emissiereducties in vervoer. Zie ook voorstel voor motivering voor zo'n doel hieronder beschreven bij **hoofdstuk 1, ad K**. In dit opzicht wijst het Platform ook naar buitenlandse voorbeelden zoals Zweden, Finland, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland. Dit laatste land heeft instrumentarium ontwikkeld op basis van de FQD²-doelen met boete voor non-compliance.

Bezwaar op dit voorstel voor systeem van BKE's dat de connectie loslaat met hernieuwbaar

Platform Duurzame Biobrandstoffen heeft altijd de politieke wens om de biobrandstoffen met een hogere CO₂-reductie te belonen gesteund. Om daarop te kunnen sturen is het instrument van de BKE ontworpen. Dat geeft de mogelijkheid, die er nu niet is, om de hernieuwbare ketens die een hogere CO₂-emissiereductieprestatie hebben te kunnen belonen. Dit Platform is het echter oneens hoe de wetgever in dit wetsvoorstel de BKE introduceert. In dit wetsvoorstel wordt de koppeling met de hernieuwbare keten losgelaten en komt ook beter fossiel in aanmerking voor een BKE. Bovendien levert de wijze waarop beter fossiel in aanmerking kan komen voor het verzilveren van een broeikasgasreductie eenheid geen nieuwe reductie op. De beter fossiele brandstoffen reeds geleverd aan de markt kunnen worden ingeboekt. Er wordt voor het kunnen inboeken geen eis gesteld aan additioneel volume. En daarom vindt er geen additionele CO₂-emissiereductie plaats. Daarnaast lijkt het reductiedoel gekoppeld aan het vasthouden van het reductiedoel in 2020 (zie ook hierboven).

Het Platform vindt dat het systeem van zowel hernieuwbare brandstofeenheden (HBE) als ook broeikasgasreductie-eenheden (BKE) uitsluitend bedoeld zou moeten zijn voor:

- Hernieuwbare brandstoffen, vloeibaar en gasvormig, van biologische oorsprong
- Hernieuwbare brandstoffen, vloeibaar en gasvormig, van niet-biologische oorsprong
- Hernieuwbare elektriciteit

Dat betekent dat niet-hernieuwbare brandstoffen en energiedragers, zoals ook niet-hernieuwbare elektriciteit, geen BKE moeten kunnen krijgen in de huidige vorm.

We denken dat voor 'beter fossiel' en recycled carbon fuels additionele maatregelen nodig zijn. Zoals hierboven reeds gezegd is het ook nodig dat de klimaatbelasting van de ingezette fossiele energie in vervoer eveneens zo laag mogelijk is. Dit doel heeft echter een ander effectief instrumentarium nodig.

Ook de positie van elektriciteit voor vervoer vraagt om een andere aanpak. Het inboeken van elektriciteit voor een BKE levert problemen op, omdat de elektriciteitssector immers met het ETS-systeem al onder een CO₂-sturing valt. Met andere woorden voor elektriciteit is al een prijs voor de CO₂-reductie betaalt met het ETS-systeem.

¹ De Effort Sharing Regulation zet met het doel van -36% emissies t.o.v 2005 een nagenoeg vergelijkbare limiet van maximaal 25 Mton aan uitstoot van fossiele CO₂-emissies in 2030, zoals ook is afgesproken in het Energieakkoord in 2013).

² FQD= Fuel Quality Directive / Richtlijn 2009/30/EG, Richtlijn brandstofkwaliteit. Onderdeel van deze richtlijn is een rapportage- en reductieverplichting. zie artikel 7 bis. Brandstofleveranciers zijn op basis van dat artikel verplicht om broeikasgasemissies ("from well to wheel") ten opzichte van 2010 met 6% te verminderen en erover in 2020 te rapporteren.

Definities niet conform de Europese Richtlijn hernieuwbare energie

Dit wetsvoorstel hanteert in onze ogen een onjuiste interpretatie van de definities zoals geformuleerd in de Richtlijn 2018/2001. Door de inperking van het begrip hernieuwbare brandstof tot alleen de hernieuwbare brandstoffen van niet biologische oorsprong, wordt biobrandstof de facto buiten de definitie van hernieuwbare brandstof geplaatst. Dat is onjuist en onterecht³.

Overweging 36 spreekt van *“hernieuwbare vloeibare en gasvormige vervoersbrandstoffen van niet-biologische oorsprong: andere in de vervoerssector gebruikte vloeibare of gasvormige brandstoffen dan biobrandstoffen of biogas, waarvan de energieinhoud afkomstig is van andere hernieuwbare bronnen dan biomassa;”* Dit wetsvoorstel maakt een nieuwe indeling, de categorie hernieuwbare en de categorie niet-hernieuwbare brandstoffen en energiedragers. En onder de laatste worden fossiel (en beter fossiel) en ook de biobrandstoffen geschaard.

De term ‘hernieuwbare brandstoffen’ is de overkoepelende categorie, waaronder twee categorieën te onderscheiden zijn: hernieuwbare brandstoffen van biologische oorsprong, zijnde biobrandstoffen, en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zijnde brandstoffen gemaakt van hernieuwbare elektriciteit.

Verder willen we erop wijzen dat het begrip ‘hergebruikt koolstof’ in de memorie verbreed wordt naar alle afvalstromen. Dit begrip is in de Richtlijn in afweging 35 gedefinieerd als het hergebruiken van koolstof van fossiele oorsprong⁴. In de memorie van toelichting wordt een nieuwe definitie gehanteerd van “brandstof op basis van hergebruikt koolstof”. En die is anders dan in de Richtlijn hernieuwbare energie bedoeld wordt. In de Richtlijn staat in overweging 89 heel duidelijk dat brandstoffen op basis van hergebruikt koolstof niet hernieuwbaar zijn, door de fossiele oorsprong. Deze andere interpretatie in de memorie valt uit te leggen als dat de op afval gebaseerde geavanceerde biobrandstoffen ook onder de categorie van hergebruikt koolstof vallen.

Op deze manier worden de brandstoffen en energiedragers in de categorie hernieuwbaar alleen gemaakt van elektriciteit en daarnaast vallen de brandstoffen gebaseerd op afval zoals de geavanceerde biobrandstoffen en die op basis van hergebruikt koolstof in de categorie niet-hernieuwbaar.

1. Algemene opmerkingen

Het Platform is voorstander van de volgende aanpak:

- A. De focus op well-to-wheel sturing bij het realiseren van de rapportage en reductieverplichting van vervoersemissies.
- B. De uitbreiding van de verplichting van hernieuwbare energie en de reductieverplichting naar levering aan (zee-) en binnenvaartschepen. Hiermee wordt een ontwikkeling in gang gezet om deze sector een groter aandeel hernieuwbare energie te verbruiken en de broeikasgasintensiteit van gebruikte brandstoffen en energiedragers te verlagen.
- C. De uitsluiting van inboekingen in het Register voor levering van elektriciteit aan spoorvoertuigen. Vanwege de hoge elektrificatiegraad van het Nederlandse spoornetwerk zou dit de noodzaak van vervangen van fossiele brandstoffen door hernieuwbare energie in de overige vervoerssegmenten ondermijnen.
- D. Inboeken van hernieuwbare elektriciteit, dat (volgend ook de RED 2) additioneel is opgewekt en aantoonbaar geen SDE+ subsidie heeft ontvangen. Wel moet duidelijk worden dat dit enkel gaat om het aandeel hernieuwbare elektriciteit.

Het Platform heeft de volgende aanvullende vragen en opmerkingen:

- E. Het Platform constateert dat de definities in zowel titel 9.7 als in titel 9.8 niet overeenkomen met de definities gehanteerd in Artikel 2 van de Richtlijn Hernieuwbare

³ Vergelijk ook de eerste definitie in Artikel 2 (Artikel 2, lid 1) Hernieuwbare energie is energie uit niet-fossiele bronnen.

⁴ Artikel 2, lid 35 : “ „brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof”: vloeibare en gasvormige brandstoffen die worden geproduceerd uit vloeibare of vaste afvalstromen van niet-hernieuwbare oorsprong die niet geschikt zijn voor terugwinning van materialen” [...etc]

Energie (Richtlijn 2018/2001). Het Platform dringt erop aan om alle met hernieuwbare energie vervoer samenhangende definities integraal en onveranderd op te nemen in de Wet Milieubeheer. In het voor de consultatie gedeelde voorstel met wijzigingen ontbreken enkele definities (zie ook sectie 2 van deze reactie) en zijn sommige definities ook verkeerd overgenomen. Dat laatste dient aangepast te worden om in overeenstemming te zijn met de definities in Richtlijn 2018/2001 en Verordening 2018/1999.

- F. Het Platform dringt erop aan om de definities van 'biobrandstof' en hernieuwbare brandstof aan te passen en in lijn te brengen met Richtlijn 2018/2001. In Richtlijn 2018/2001, artikel 2 (36) wordt in de definitie de term 'hernieuwbare vloeibare en gasvormige brandstof' gehanteerd en dat zou ook in deze wetswijziging consequent gehanteerd moeten worden om misverstanden te voorkomen. Zoals hierboven al aangegeven is de term 'hernieuwbare brandstoffen' de overkoepelende categorie, waaronder twee categorieën te onderscheiden zijn: hernieuwbare brandstoffen van biologische oorsprong, zijnde biobrandstoffen, en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zijnde brandstoffen gemaakt van hernieuwbare elektriciteit. In het huidige voorstel worden hernieuwbare brandstoffen uitsluitend gedefinieerd als hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong. Dit is onvolledig.
- G. In de definitie van 'biobrandstof' staat vermeld dat het om vloeibare biomassa voor vervoer gaat, conform artikel 2 (33) in Richtlijn 2018/2001. De vloeibaarheid is een verschijningsvorm van de biobrandstof. In het voorstel tot wijzigingen wordt nagelaten de gasvormige biobrandstoffen te definiëren. Deze staan wel in Richtlijn 2018/2001: zie artikel 2 (28) over biogas. Daarnaast maakt Artikel 2 (27) melding van biomassa-brandstof, zijnde gasvormige of vaste brandstoffen die uit biomassa worden geproduceerd. Uit de verdere artikelen maken we op, en begrijpen we deze aanpak, dat er voor vloeibare en gasvormige brandstoffen andere condities gelden met betrekking tot het inboeken en het aandragen van bewijsvoering. We menen echter dat het van belang is om de terminologie in het wetsartikel zo eenduidig mogelijk te maken. We stellen voor dat er in algemene zin biobrandstoffen worden gedefinieerd als hernieuwbare vloeibare of gasvormige brandstoffen van biologische oorsprong en daar waar dat ter zake nodig is, de behandeling uit te splitsen naar de aard van de verschijningsvorm. Dit corrigeert dan ook sommige onjuistheden in het voorstel waar biobrandstoffen nu als vloeibare biomassa voor vervoer is gedefinieerd, maar in sommige artikelen over 'gasvormige biobrandstoffen' wordt gesproken
- H. Het Platform is van mening dat er geen sprake moet zijn van toepassing van vermenigvuldigingsfactoren (zoals voor inzet in scheepvaart en luchtvaart). Het effect van vermenigvuldigingsfactoren is dat fysiek per saldo minder hernieuwbare energie wordt ingezet met als direct gevolg dat er meer fossiele brandstoffen worden ingezet. Dit leidt tot meer uitstoot van broeikasgasemissies in plaats van minder, omdat de vermenigvuldigingsfactoren geen effect heeft op de mobiliteitsbehoefte. De opgave uit het Klimaatakkoord is om de emissies in de transportsector te verlagen. Het toepassen van een vermenigvuldigingsfactor leidt niet tot lagere emissie en bemoeilijkt het bereiken van de klimaatdoelstellingen.
- I. Het Platform stelt voor om in plaats van vermenigvuldigingsfactoren het BKE-systeem in te zetten en dit BKE-systeem uitsluitend te laten gelden voor hernieuwbare energie, als een extra ondersteuning voor het realiseren van de reductie van broeikasgasemissies. Dit is in lijn met wat in de memorie van toelichting is vermeld bij titel 9.8: *"In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in nieuwe wetgeving ook bepalingen opgenomen worden over de wijze waarop in de keten op CO₂-uitstoot gestuurd gaat worden. In dit wetsvoorstel wordt hiervoor de broeikasgasemissiereductie-eenheid (BKE) geïntroduceerd. Deze eenheid staat voor een kilogram broeikasgasemissiereductie ten gevolge van een geleverde hoeveelheid hernieuwbare energie."*
- J. In het voorstel voor wijzigingen wordt meermaals aangegeven dat details worden geregeld via een Algemene Maatregel van Bestuur en dat een partij als de NEa bevoegd is om bepaalde brandstoffen, in bepaalde gevallen, uit te sluiten. Het Platform ziet graag duidelijk toegelicht hoe de 'governance' hierop wordt geregeld en in hoeverre organisaties en marktpartijen hierin worden betrokken. Met name is behoefte aan een nadere toelichting van de delegatiebevoegdheid richting een partij als de NEa

- K. Voor de titel 9.8 over Rapportage en reductieverplichting vervoerssystemen maakt het Platform uit de memorie van toelichting op dat de reductieverplichting gebaseerd blijft op de voor 2020 geldende 6% lagere broeikasgasintensiteit (ten opzichte van de gemiddelde CO₂-intensiteit voor geleverde brandstoffen in 2010; met daarbij de opmerking dat deze reductie op well-to-wheel basis, over de gehele keten, is gebaseerd). Het Platform geeft als aanbeveling, gezien de grote noodzaak tot broeikasgasreducties, om een over de tijd stijgende reductieverplichting in te stellen om in 2030 de in het Energieakkoord (2014) vastgestelde doelstelling van 25 megaton CO₂ (deze doelstelling betreft een tank-to-wheel basis) in transport te realiseren, wat ten opzichte van de 1990-situatie een reductie van 22,5% zou betekenen, en ten opzichte van 2010 een reductie van 35,4% zou betekenen⁵). Dit acht het Platform een beter onderbouwd doel voor de BKE dan het slechts voortzetten van de behaalde reductieverplichting die de FQD in 2020 verlangde.
- L. Het Platform meent dat het BKE-instrument uitsluitend ingezet mag worden voor energie uit hernieuwbare bron. Een BKE-eenheid kan alleen worden verkregen als voor de ingezette brandstof ook een HBE-eenheid is ingeboekt/afgegeven. In dit wetsvoorstel besluit de wetgever het BKE-systeem open te stellen voor brandstoffen uit hergebruikt koolstof of voor 'beter fossiel' brandstoffen. Het genereren van BKE-eenheden voor de inzet van reeds bestaande volumes leidt niet tot verdere reductie van broeikasgasuitstoot. Het Platform is tegen inzet van beter fossiel voor een BKE. Zou het toegepast worden dan bij voorkeur voor een aparte categorie BKE fossiel die aanvullend is op CO₂-besparing en alleen voor de nieuw 'additioneel' ingezette hoeveelheden van deze brandstoffen. In de afgelopen jaren, en bijvoorbeeld 2010 als referentie (of enig ander jaar bijv. 2018), is ook al beter fossiel ingezet en heeft daarmee al bijgedragen aan het terugdringen van de uitstoot van CO₂-emissies in transport. Genereren van BKE-eenheden voor de inzet van deze reeds bestaande volumes leidt niet tot verdere reductie van broeikasgasuitstoot, wat wel de doelstelling is van het BKE-systeem.
- M. In de memorie van toelichting wordt uitgelegd waarom op veel plaatsen in de tekst het woord 'vervoer' is vervallen. Met name bij de inzet van vloeibare brandstoffen vervalt deze term. Wanneer gesproken wordt over gasvormige brandstoffen blijft de term wel staan. Waarom is dat? Wat is de achterliggende reden voor het schrappen van vervoer en zijn onverwachte consequenties hiervoor in beeld gebracht? Is bijvoorbeeld voorzien wat het schrappen van vervoer betekent voor het kunnen inboeken van hernieuwbare elektriciteit?
- N. Het Platform vraagt aandacht voor de behandeling van elektriciteit. Allereerst Richtlijn 2018/2001 zorgt voor het verhogen van het aandeel hernieuwbare brandstoffen en energiedragers. Deze Nederlandse wetwijziging laat elektriciteit meetellen zonder specifiek hernieuwbare elektriciteit op te nemen. Overweging 85 in de Richtlijn spreekt nadrukkelijk over hernieuwbare brandstoffen en energiedragers.
- O. Voorts legt overweging 87 uit hoe de factor 4 voor hernieuwbare elektriciteit tot stand is gekomen. Dat neemt in de factor off-grid laden mee. Deze factor is zo hoog omdat al rekening wordt gehouden met thuisladen. Dan kan hernieuwbare elektriciteit voor vervoer, zonder aansluiting op grid, niet nogmaals apart meetellen voor een factor 4. Dat veroorzaakt een dubbele dubbel telling. Want dat is immers al opgenomen in de factor.
- P. Verder geeft Richtlijn 2018/2001 artikel 7.4.a. aan dat voor wat betreft elektriciteit in vervoer alleen het aandeel hernieuwbaar kan meetellen. In de berekening voor hernieuwbare energie voor vervoer telt voor elektriciteit alleen het aandeel hernieuwbare elektriciteit. Artikel 27 lid 3 geeft heel precies aan hoe dit te berekenen. De berekening neemt als uitgangspunt het aandeel hernieuwbaar in elektriciteit van twee jaar terug. Indien elektriciteit rechtstreeks geleverd wordt, dus zonder aansluiting op het netwerk, kan het gelden als 100% hernieuwbaar.
- Q. Een ander probleem dat het Platform ziet opduiken is ongelijk behandeling vanwege oversubsidiëring. Indien voor hernieuwbare elektriciteit en/of biogas subsidie wordt uitbetaald, mag deze niet worden ingezet voor het behalen van Europese doelstellingen. De Richtlijn Energiebelasting (2003/96, artikel 16) verbiedt overcompensatie vanwege

⁵ Volgens CBS-gegevens bedroeg in 1990 de TtW-emissie in transport 32,24 megaton CO₂, en in 2010 38,69 megaton CO₂.

belastingvoordeel in de vorm van staatssteun. Deze bepaling is altijd strikt toegepast voor de het al dan niet toestaan van subsidie voor biobrandstoffen.

2. Opmerkingen per paragraaf en artikel

Artikel 9.7.1.1

- Opnemen van alle definities in Richtlijn (EU) 2018/2001 artikel 2 die van belang zijn voor een beter en eenduidige begrip van de gehanteerde termen in de wet. Nu ontbreken bijvoorbeeld (lijst is niet uitputtend) definities 23, 24, 27, 28 (biogas), 34.
- Definitie 'biobrandstof' is inderdaad in lijn met Artikel 2, onderdeel 33, waarin uitsluitend over vloeibare brandstof voor vervoer wordt gesproken. Later in de verschillende artikelen wordt gesproken over gasvormige en vloeibare biobrandstoffen, wat niet in lijn is met deze definitie die uitsluitend 'vloeibaar' betreft. Heroverweeg de definitie als volgt: 'biobrandstof': vloeibare biomassa als bedoeld in artikel 2, onderdeel 32, van de richtlijn hernieuwbare energie en als bedoeld in artikel 2, onderdeel 33, van die richtlijn, of gasvormige brandstof uit biomassa wordt geproduceerd, als bedoeld in artikel 2, onderdeel 28, van die richtlijn.
- De definitie 'hernieuwbare brandstof' is niet conform de definitie in de richtlijn artikel 2, onderdeel 36. Vanwege mogelijke verwarring dringen we er op aan om hier, en ook verder in de wetsteksten, de term 'hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong' te blijven hanteren. Zowel biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong maken onderdeel uit van de verzamelgroep 'hernieuwbare brandstoffen' en zoals het nu is geformuleerd in de wetstekstvoorstellen is dat niet het geval.
Overall waar in de artikelen 'hernieuwbare brandstof' staat vermeld dient dit gewijzigd te worden naar 'hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong'.
- In de wetstekst ontbreekt de definitie voor 'biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen met een laag risico op indirecte veranderingen in landgebruik. Deze is wel opgenomen in artikel 2, onderdeel 37 van de richtlijn hernieuwbare energie
- In deze wetstekst ontbreekt de definitie voor 'non-food cellulosemateriaal. Deze is wel opgenomen in artikel 2, onderdeel 42 van de richtlijn hernieuwbare energie

Artikel 9.7.1.2

- Kan worden verduidelijkt waarom lid 2 is opgenomen? Waarom kunnen via een algemene maatregel van bestuur leveringen van soorten biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong aan luchtvaart en scheepvaart van de toepassing van artikel 9.7.4. (betreffende inboekingen in register) worden uitgesloten?
- In de memorie van toelichting is een voorbeeld toegelicht. Het is echter niet duidelijk wat het achterliggende motief is waarom deze mogelijkheid wordt ingebouwd. Deze maatregel kan leiden tot willekeur, gebrek aan stabiliteit en marktverstoringen, met abrupte wijzigingen in afzetmarkten. Deze maatregel vergroot onzekerheden met betrekking tot gedane of nog voorgenomen investeringen en investeringsplannen. Met als risico dat die dan volledig uitblijven, omdat partijen met deze onzekerheden de investeringen niet gaan doen.

Artikel 9.7.4.1

Het gaat om in te boeken vloeibare en gasvormige hernieuwbare brandstoffen van zowel biologische als niet-biologische oorsprong en om het inboeken van hernieuwbare elektriciteit.

Toevoegen bij inboeken van elektriciteit verwijzing naar artikel 27.3 in Richtlijn 2018/2001 hoe het hernieuwbare aandeel meetelt en welke voorwaarden RED 2 stelt om hernieuwbare elektriciteit in te boeken voor vervoer.

Artikel 9.7.4.4.

Dit artikel geldt voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. In een algemene maatregel van bestuur worden eisen gesteld aan in te boeken vloeibare of gasvormige hernieuwbare brandstof.

Platform is geen voorstander van meervoudige tellingen. Daarom pleiten wij voor het schrappen van de bepaling. Mocht toch worden vastgehouden aan de bepaling dan het volgende voor wat betreft het nieuw toegevoegde zesde punt: het regelen van al dan niet dubbel tellen van soorten hernieuwbare brandstoffen in het besluit leidt tot onzekerheid in de markt en tast het vertrouwen van investeerders aan, omdat deze niet vastliggen voor de periode tot en met 2030, maar onderwijl aangepast kunnen worden in het besluit.

Artikel 9.7.4.6.(1a2)

Platform merkt op dat er in de huidige gehanteerde definities grondstoffen tussen wal en schip vallen. De manier waarop het wetsvoorstel nu is geformuleerd, maakt het onmogelijk om afvalstromen uit landbouwgewassen te verwerken en er een HBE Geavanceerd voor te krijgen.

In deze bepaling (1a2) wordt residue gelijkgeschakeld met een bijproduct en dat is niet in overeenstemming met de definitie van residue zoals die in de Richtlijn is vermeld.

In de Richtlijn wordt onder residue verstaan: *een stof die niet het rechtstreekse doel van een productieproces zijnde eindproduct is; het vormt geen hoofddoel van het productieproces en het proces is niet opzettelijk gewijzigd voor het produceren ervan;*

Voorts lezen we in overweging 117 van de Richtlijn dat *"bijproducten verschillen van residuen en landbouwresiduen aangezien zij het hoofddoel van het productieproces vormen"*.

Een residue, reststroom, welke ongeschikt is voor gebruik in de voeder- of voedselketen voldoet dan aan de omschrijving van een stof zoals bedoeld in Bijlage IX deel A(d) van de Richtlijn: *de biomassafractie van industrieel afval ongeschikt voor gebruik in de voeder- of voedselketen, met inbegrip van materiaal van de groot- en detailhandel, de agrovoedingsmiddelenindustrie en de visserij- en aquacultuursector, met uitzondering van de in deel B van deze bijlage vermelde grondstoffen.*

Door de gekozen formulering wordt het potentieel aan stoffen voor de verwerking tot geavanceerde biobrandstoffen onnodig beperkt. Het woord residu dient dan ook te worden geschrapt in dit deel van de wetswijziging.

Artikel 9.7.4.6 (1.d.3)

Het gaat om het aandeel hernieuwbare elektriciteit in de geleverde elektriciteit voor vervoer.

Artikel 9.7.5.3.

Afboekrekening is niet gedefinieerd. Wat is de bedoeling hiervan?

Artikel 9.7.6.1

Het Platform is van mening dat voor de producent van hernieuwbare brandstoffen, dus zowel voor de hernieuwbare brandstoffen van biologische oorsprong als voor de hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong een goede boekhoudhouding voert.

Dus de producent van **hernieuwbare** brandstoffen voert een goede boekhouding over:

- a. de aard en hoeveelheid van de door hem ontvangen duurzame grondstoffen en **hernieuwbare elektriciteit** voor de vervaardiging van **hernieuwbare** brandstoffen;
- b. de aard en hoeveelheid duurzame grondstoffen in verhouding tot de soort en hoeveelheid door hem vervaardigde **hernieuwbare brandstoffen**;
- c. de hoeveelheid door hem geleverde **hernieuwbare brandstoffen**.

Artikel 9.7.6.2

Dit artikel maakt het mogelijk om nadere bepalingen te kunnen stellen bij Ministeriele regeling. Dat creëert veel vrijheid voor de ambtelijke organisatie. Het Platform ziet graag een nadere toelichting hoe de governance hiervoor is geregeld. Extra regels aan de boekhouding voor het fysiek volgen van volumes zullen prijsverhogend werken, en die kosten worden neergelegd bij de eindconsument.

De wetgever introduceert hiermee de mogelijkheid om additionele criteria aan de massabalans te stellen. Toepassing van de massabalans is verplicht voorgeschreven door de Europese Commissie. De massabalans maakt onderdeel uit van de bewakingsketen (chain of custody) en het staat een lidstaat niet vrij hieraan aanvullende eisen te stellen, omdat daarmee het interne markt-beginsel wordt ondergraven.

Ten aanzien van gas en elektriciteit wordt overigens gebruik gemaakt van een 'book and claim' systeem waarbij elke relatie tussen moleculen en fysieke levering is losgelaten.

Artikel 9.8.1.1

Nagelaten wordt de gasvormige biobrandstoffen te definiëren. Deze definitie toevoegen zoals in Richtlijn 2018/2001, artikel 2 (28).

Definitie van hernieuwbare elektriciteit ontbreekt.

Ook vaste biomassa toevoegen bij de definitie van biobrandstof artikel 2 (27) uit Richtlijn 2018/2001.

De definitie voor betere fossiele brandstof in de memorie van toelichting bij dit artikel is overigens onbegrijpelijk. Verwijs naar de betere fossiele brandstoffen zoals genoemd in richtlijn (EU) 2015/652.

De definitie voor brandstof op basis van hergebruikt koolstof zoals genoemd in de memorie van toelichting is onjuist. Het betreft een brandstof op basis van afval met fossiele koolstofbron. Zodra de koolstofbron hernieuwbaar is valt deze immers onder de categorie hernieuwbare brandstof van biologische origine. De wetstekst verwijst terecht naar lid 35 in artikel 2.

En zie opmerking bij 9.8.3. hieronder

Artikel 9.8.2.3

De betere fossiele brandstof in het begrip uitslag tot vervoersverbruik wordt geschrapt, deze ligt hiermee alleen nog op gebruik van benzine en diesel. Waarom wordt dit voorgesteld en zijn de gevolgen verkend of onderzocht? De memorie geeft geen verdere toelichting.

Artikel 9.8.3

De berekening van de broeikasgasbesparing refereert aan het verschil in broeikasgasintensiteit van de brandstof met de standaardwaarde zoals genoemd in richtlijn (EU) 2015/652.

Let wel dat in dit referentiegetal al de besparingen van beter fossiel zijn verwerkt, het getal, "the fuel baseline standard" is immers reeds de som van de brandstoffenmix inclusief beter fossiel (exclusief hernieuwbaar), zie Annex II (b) op pagina 58.

9.8.3a

Dit artikel geeft aan dat voor zowel hernieuwbare als ook niet-hernieuwbare elektriciteit een BKE verkregen kan worden. De berekening hoe voor elektriciteit een BKE verkregen kan worden, is overigens nergens gegeven. In de memorie 4.3.1. staat dat een BKE staat voor een kilogram broeikasgasemissiereductie ten gevolge van een geleverde hoeveelheid hernieuwbare energie. Hoe de niet-hernieuwbare elektriciteit een BKE kan krijgen wordt niet duidelijk.