

## Besluit van

**tot wijziging van het Besluit energie vervoer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad**

WGK026978

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van [datum en nummer], Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 9.7.1.2, 9.7.2.1, eerste, derde en vierde lid, 9.7.2.4, derde lid, 9.7.2.5, tweede lid, 9.7.2.6, derde lid, 9.7.3.8, 9.7.4.1, eerste lid, onderdeel e en derde lid, 9.7.4.2, eerste lid, onderdelen a en c, 9.7.4.3, onderdelen a en b, 9.7.4.4, 9.7.4.6, tweede lid, 9.7.4.7, tweede lid, 9.7.4.11, tweede lid, 9.7.4.12, 9.7.4.14, tweede lid, 9.7.5.6, tweede en derde lid, 9.8.3.1, tweede lid, 9.8.3.3, derde lid, 9.8.3.4, tweede lid, 9.8.3.6, vierde lid, 9.8.3.7, vierde lid, 9.8.4.4, tweede lid, en 9.8.4.5, tweede lid;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van [datum en nummer]);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van [datum en nummer], Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

### ARTIKEL I

Het Besluit energie vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische volgorde worden de volgende begripsbepalingen met bijbehorende omschrijvingen ingevoegd:

*dokstroomvoorziening*: het systeem voor de levering van elektriciteit aan luchtvaartuigen op de luchthaven, onder laagspanning of hoogspanning, met wisselstroom of gelijkstroom;

*emissiereductie-eenheid bijlage IX-B*: emissiereductie-eenheid bijlage IX-B als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel c, van de wet;

*emissiereductie-eenheid conventioneel*: emissiereductie-eenheid conventioneel als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel a, van de wet;

*emissiereductie-eenheid elektriciteit*: emissiereductie-eenheid als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel e, van de wet;

*emissiereductie-eenheid geavanceerd*: emissiereductie-eenheid geavanceerd als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel b, van de wet;

*emissiereductie-eenheid hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong*: emissiereductie-eenheid hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel d, van de wet;

*emissiereductie-eenheid overig*: emissiereductie-eenheid overig als bedoeld in artikel 9.7.3.2, tweede lid, onderdeel f, van de wet;

*gedelegeerde verordening (EU) 2023/1184*: gedelegeerde verordening (EU) 2023/1184 van de Commissie van 10 februari 2023 ter aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad door de bepaling van een gemeenschappelijke Uniemethode die voorziet in gedetailleerde regels voor de productie van hernieuwbare vloeibare en gasvormige transportbrandstoffen van niet-biologische oorsprong (PbEU 2023, L 157/11);

*LPG*: vloeibaar gemaakt petroleumgas als bedoeld in artikel 26, zesde lid, van de Wet op de accijns en minerale oliën die op grond van artikel 28, met uitzondering van het tweede en zesde lid, van die wet voor het tarief van vloeibaar gemaakt petroleumgas aan de accijns onderworpen zijn;

*walstroomvoorziening*: walstroomvoorziening als bedoeld in artikel 3, onderdeel 24, van verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG;

2. De volgende begripsbepalingen vervallen:

*belastingentrepot*;

*Dubbeltellingverificateur*;

*dubbeltellingverificatie*;

*dubbeltellingverklaring*;

*hernieuwbare brandstofeenheid bijlage IX-B*;

*hernieuwbare brandstofeenheid conventioneel*;

*hernieuwbare brandstofeenheid geavanceerd*;

*hernieuwbare brandstofeenheid overig*;

*massabalans van hernieuwbare brandstoffen*;

*opslaglocatie*;

*vrijwillig systeem*;

3. De begripsomschrijving van *directe lijn* komt te luiden:

*directe lijn*: directe lijn als bedoeld in artikel 1.1 van de Energiewet, alsook opwekking van elektriciteit uit windenergie of zonne-energie op het adres van de onderneming, waar de elektriciteit wordt geleverd aan vervoer.

4. De begripsomschrijving van *redelijke mate van zekerheid* komt te luiden:

*redelijke mate van zekerheid*: een hoge, maar niet absolute, mate van zekerheid ten aanzien van de vraag of de in de verificatieverklaring levering tot eindverbruik verantwoorde levering tot

eindverbruik, de in de bioverificatieverklaring verantwoorde hoeveelheid vervaardigd LPG uit biomassa of de in de inboekverificatieverklaring verantwoorde inboekingen in het register vrij zijn van materiële onjuistheden;

B

Na artikel 1 wordt de paragraafaanduiding '§ 2. Jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer' ingevoegd.

C

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid komt onderdeel b te luiden:

b. brandstoffen die ingezet worden in bilaterale of multilaterale militaire operaties en samenwerking of in nationale militaire operaties.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Bij de afschrijving, bedoeld in artikel 9.7.2.5, eerste lid, onderdeel b, van de wet, wordt de volgende volgorde gehanteerd:

a. de jaarverplichting wordt afgeschreven binnen de sector land overeenkomstig artikel 3;

b. de jaarverplichting wordt afgeschreven binnen de sector binnenvaart overeenkomstig artikel 5a;

c. de jaarverplichting wordt afgeschreven binnen de sector luchtvaart overeenkomstig artikel 5d;

d. de jaarverplichting wordt afgeschreven binnen de sector zeevaart overeenkomstig artikel 5g.

D

Na artikel 2 wordt de paragraafaanduiding '§ 2. Jaarverplichting hernieuwbare energie' vervangen door de paragraafaanduiding '§ 2.1 Jaarverplichting sector land'.

E

Artikel 3 komt te luiden:

### **Artikel 3**

1. Het percentage broeikasgasemissiereductie in de keten van de levering tot eindverbruik sector land, bedoeld in artikel 9.7.2.1, eerste en tweede lid, onderdeel a, van de wet, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:

a. 2026: 14,4 procent;

b. 2027: 16,4 procent;

c. 2028: 18,3 procent;

d. 2029: 20,3 procent; en

e. 2030: 22,6 procent.

2. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden anders dan met emissiereductie-eenheden van de sector land, is niet toegestaan.

3. Het percentage is ingevuld met emissiereductie-eenheden conventioneel voor de kalenderjaren 2026 tot en met 2030 tot ten hoogste 1,2 procent, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden conventioneel naar beneden wordt afgerond.

4. Het percentage ingevuld met emissiereductie-eenheden geavanceerd, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden geavanceerd naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
  - a. 2026: ten minste 3,07 procent;
  - b. 2027: ten minste 4,49 procent;
  - c. 2028: ten minste 5,92 procent;
  - d. 2029: ten minste 7,34 procent; en
  - e. 2030: ten minste 8,76 procent.
5. Het percentage is ingevuld met emissiereductie-eenheden bijlage IX-B voor de kalenderjaren 2026 tot en met 2030 tot ten hoogste 4,29 procent, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B naar beneden wordt afgerond.
6. Het percentage, ingevuld met emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
  - a. 2026: ten minste 0,05 procent;
  - b. 2027: ten minste 0,06 procent;
  - c. 2028: ten minste 0,13 procent;
  - d. 2029: ten minste 0,31 procent; en
  - e. 2030: ten minste 0,38 procent.
7. Bij het voldoen aan het zesde lid, is de invulling van het percentage met raffinagereductie-eenheden toegestaan tot een bij ministeriële regeling bepaald percentage.

F

In artikel 4, eerste lid, wordt 'de gegevens van de rijksbelastingdienst over de uitslag tot verbruik, bedoeld in artikel 2 van de Wet op de accijns, van benzine, diesel en zware stookolie' vervangen door 'de gegevens van de Douane over de uitslag tot verbruik, bedoeld in artikel 2 van de Wet op de accijns, van benzine, diesel, zware stookolie en rode gasolie.

G

Artikel 5 komt te luiden:

#### **Artikel 5**

1. Bij de afschrijving, bedoeld in artikel 9.7.2.5, eerste lid, onderdeel b, van de wet, wordt de volgende volgorde gehanteerd:
  - a. het aantal emissiereductie-eenheden geavanceerd wordt afgeschreven dat overeenkomt met het in artikel 3, vierde lid, genoemde percentage;
  - b. het aantal raffinagereductie-eenheden en vervolgens het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven dat overeenkomt met het in artikel 3, zesde en zevende lid, genoemde percentage;
  - c. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden conventioneel wordt afgeschreven, tot ten hoogste het in artikel 3, derde lid, genoemde percentage;
  - d. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden bijlage IX-B wordt afgeschreven, tot ten hoogste het in artikel 3, vijfde lid, genoemde percentage;
  - e. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden elektriciteit wordt afgeschreven;
  - f. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden overig wordt afgeschreven;
  - g. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden geavanceerd wordt afgeschreven;
  - h. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet biologische oorsprong wordt afgeschreven.
2. Indien na toepassing van de afschrijving, bedoeld in het eerste lid, niet is voldaan aan de jaarverplichting, wordt het aantal per soort verschuldigde emissiereductie-eenheden als volgt vastgesteld:
  - a. het aantal emissiereductie-eenheden conventioneel is even groot als het percentage, bedoeld in artikel 3, derde lid, dat de leverancier tot eindverbruik bij de afschrijving van de

- jaarverplichting ingevolge het eerste lid, onderdeel c, niet gebruikt heeft;
- b. het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B is even groot als het percentage, bedoeld in artikel 3, vijfde lid, dat de leverancier tot eindverbruik bij de afschrijving van de jaarverplichting ingevolge het eerste lid, onderdeel d, niet gebruikt heeft; en
- c. het aantal emissiereductie-eenheden overig is even groot als de resterende jaarverplichting na toepassing van onderdelen a en b.

H

Na artikel 5 worden de volgende subparagrafen en de bijbehorende artikelen ingevoegd:

## **§ 2.2 Jaarverplichting sector binnenvaart**

### **Artikel 5a**

1. Het percentage broeikasgasemissiereductie in de keten van de levering tot eindverbruik sector binnenvaart, bedoeld in artikel 9.7.2.1, eerste en tweede lid, onderdeel b, van de wet, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
  - a. 2026: 3,8 procent;
  - b. 2027: 5,1 procent;
  - c. 2028: 7,6 procent;
  - d. 2029: 10,2 procent; en
  - e. 2030: 14,5 procent.
2. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden anders dan met emissiereductie-eenheden van de sector binnenvaart, is toegestaan voor het kalenderjaar:
  - a. 2026: tot ten hoogste 0,8 procent;
  - b. 2027: tot ten hoogste 1,0 procent;
  - c. 2028: tot ten hoogste 1,5 procent;
  - d. 2029: tot ten hoogste 2,0 procent; en
  - e. 2030: tot ten hoogste 2,9 procent.
3. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden conventioneel, is niet toegestaan.
4. Het percentage, ingevuld met emissiereductie-eenheden bijlage IX-B voor de kalenderjaren 2026 tot en met 2030, is ten hoogste 11,07 procent, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B naar beneden wordt afgerond.
5. Het percentage ingevuld met emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
  - a. 2026: ten minste 0,02 procent;
  - b. 2027: ten minste 0,04 procent;
  - c. 2028: ten minste 0,09 procent;
  - d. 2029: ten minste 0,17 procent; en
  - e. 2030: ten minste 0,34 procent.
6. Bij het voldoen aan het vijfde lid, is de invulling van het percentage met raffinagereductie-eenheden toegestaan tot een bij ministeriële regeling bepaald percentage.

### **Artikel 5b**

1. Een ambtshalve vaststelling als bedoeld in artikel 9.7.2.4, eerste of tweede lid, van de wet, wordt gemaakt op basis van een redelijke inschatting, waarbij het bestuur van de emissieautoriteit zich in ieder geval baseert op de gegevens van de Douane over de uitslag tot verbruik, bedoeld in artikel 2 van de Wet op de accijns, van rode gasolie.
2. De gevolgen van een ambtshalve vaststelling worden verrekend met het saldo van het lopende kalenderjaar.

### **Artikel 5c**

1. Bij de afschrijving, bedoeld in artikel 9.7.2.5, eerste lid, onderdeel b, van de wet, wordt de volgende volgorde gehanteerd, waarbij eerst emissiereductie-eenheden van de sector binnenvaart

en vervolgens emissiereductie-eenheden van de sector zeevaart, sector land en sector luchtvaart in deze volgorde worden afgeschreven:

- a. het aantal raffinagereductie-eenheden en vervolgens het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven dat overeenkomt met het in artikel 5a, vijfde en zesde lid, genoemde percentage;
  - b. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden bijlage IX-B wordt afgeschreven, tot ten hoogste het in artikel 5a, vierde lid, genoemde percentage;
  - c. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden elektriciteit wordt afgeschreven;
  - d. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden overig wordt afgeschreven;
  - e. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden bijlage IX-B wordt afgeschreven;
  - f. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden geavanceerd wordt afgeschreven.
2. Indien na toepassing van de afschrijving, bedoeld in het eerste lid, niet is voldaan aan de jaarverplichting, wordt het aantal per soort verschuldigde emissiereductie-eenheden als volgt vastgesteld:
    - a. het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B is even groot als het percentage, bedoeld in artikel 5a, vierde lid, dat de leverancier tot eindverbruik bij de afschrijving van de jaarverplichting ingevolge het eerste lid, onderdeel b, niet gebruikt heeft;
    - b. het aantal emissiereductie-eenheden overig is even groot als de resterende jaarverplichting na toepassing van onderdeel a.
  3. De volgorde van afschrijving van emissiereductie-eenheden buiten de sector binnenvaart, bedoeld in het eerste lid, aanhef, kan door de leverancier tot eindverbruik gewijzigd worden.

## **§ 2.3 Jaarverplichting sector luchtvaart**

### **Artikel 5d**

1. Het percentage broeikasgasemissiereductie in de keten van de levering tot eindverbruik sector luchtvaart, bedoeld in artikel 9.7.2.1, eerste en tweede lid, onderdeel c, van de wet, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
  - a. 2026: 2,5 procent;
  - b. 2027: 3,2 procent;
  - c. 2028: 3,9 procent;
  - d. 2029: 4,6 procent; en
  - e. 2030: 5,3 procent.
2. Invulling van het percentage, anders dan met emissiereductie-eenheden van de sector luchtvaart, is toegestaan.
3. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden conventioneel is niet toegestaan.
4. Het percentage, ingevuld met emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar 2030 ten minste 0,56 procent.
5. Het percentage, ingevuld met emissiereductie-eenheden bijlage IX-B, is voor de kalenderjaren 2026 tot en met 2030 ten hoogste 4,77 procent, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B naar beneden wordt afgerond.
6. Bij het voldoen aan het vijfde lid, is de invulling van het percentage met raffinagereductie-eenheden toegestaan tot een bij ministeriële regeling bepaald percentage.

### **Artikel 5e**

1. Een ambtshalve vaststelling als bedoeld in artikel 9.7.2.4, eerste of tweede lid, van de wet, wordt gemaakt op basis van een redelijke inschatting, waarbij het bestuur van de emissieautoriteit zich in ieder geval baseert op de gegevens van de Douane over de uitslag tot verbruik, bedoeld in artikel 2 van de Wet op de accijns, van halfzware olie.
2. De gevolgen van een ambtshalve vaststelling worden verrekend met het saldo van het lopende kalenderjaar.

## Artikel 5f

1. Bij de afschrijving, bedoeld in artikel 9.7.2.5, eerste lid, onderdeel b, van de wet, wordt de volgende volgorde gehanteerd, waarbij eerst emissiereductie-eenheden van de sector luchtvaart en vervolgens emissiereductie-eenheden van de sector zeevaart, sector binnenvaart en sector land in deze volgorde worden afgeschreven:
  - a. het aantal raffinagereductie-eenheden en vervolgens het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven dat overeenkomt met het in artikel 5d, vierde en vijfde lid, genoemde percentage;
  - b. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden bijlage IX-B wordt afgeschreven, tot ten hoogste het in artikel 5d, vijfde lid, genoemde percentage;
  - c. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden elektriciteit wordt afgeschreven;
  - d. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden overig wordt afgeschreven;
  - e. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven;
  - f. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden geavanceerd wordt afgeschreven.
2. Indien na toepassing van de afschrijving, bedoeld in het eerste lid, niet is voldaan aan de jaarverplichting, wordt het aantal per soort verschuldigde emissiereductie-eenheden als volgt vastgesteld:
  - a. het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B is even groot als het gedeelte van de energie-inhoud, bedoeld in artikel 5d, vijfde lid, dat de leverancier tot eindverbruik bij de afschrijving van de jaarverplichting ingevolge het eerste lid, onderdeel b, niet gebruikt heeft;
  - b. het aantal emissiereductie-eenheden overig is even groot als de resterende jaarverplichting na toepassing van onderdeel a.
3. De volgorde van afschrijving van emissiereductie-eenheden buiten de sector luchtvaart, bedoeld in het eerste lid, kan door de leverancier tot eindverbruik gewijzigd worden.

## § 2.4 Jaarverplichting sector zeevaart

### Artikel 5g

1. Het percentage broeikasgasemissiereductie in de keten van de levering tot eindverbruik sector zeevaart, bedoeld in artikel 9.7.2.1, eerste en tweede lid, onderdeel d, van de wet, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
  - a. 2026: 3,6 procent;
  - b. 2027: 4,8 procent;
  - c. 2028: 5,9 procent;
  - d. 2029: 7,1 procent; en
  - e. 2030: 8,2 procent.
2. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden, anders dan met emissiereductie-eenheden van de sector zeevaart, is toegestaan voor het kalenderjaar:
  - a. 2026: tot ten hoogste 1,1 procent;
  - b. 2027: tot ten hoogste 1,5 procent;
  - c. 2028: tot ten hoogste 1,8 procent;
  - d. 2029: tot ten hoogste 2,2 procent; en
  - e. 2030: tot ten hoogste 2,5 procent.
3. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden conventioneel en bijlage IX-B is niet toegestaan.
4. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong naar boven wordt afgerond, is voor het kalenderjaar:
  - a. 2027: ten minste 0,02 procent;
  - b. 2028: ten minste 0,08 procent;
  - c. 2029: ten minste 0,16 procent; en
  - d. 2030: ten minste 0,32 procent.
5. Bij het voldoen aan het vierde lid, is de invulling van het percentage met raffinagereductie-eenheden toegestaan tot een bij ministeriële regeling bepaald percentage.

## **Artikel 5h**

1. Een ambtshalve vaststelling als bedoeld in artikel 9.7.2.4, eerste lid, ten aanzien van een levering tot eindverbruik sector zeevaart, wordt gemaakt op basis van een redelijke inschatting, waarbij het bestuur van de emissieautoriteit zich in ieder geval baseert op de gegevens van de Douane over de uitslag tot verbruik, bedoeld in artikel 2 van de Wet op de accijns, van rode gasolie en zware stookolie.
2. De gevolgen van een ambtshalve vaststelling worden verrekend met het saldo van het lopende kalenderjaar.

## **Artikel 5i**

1. Bij de afschrijving, bedoeld in artikel 9.7.2.5, eerste lid, onderdeel b, van de wet, wordt de volgende volgorde gehanteerd, waarbij eerst emissiereductie-eenheden van de sector zeevaart en vervolgens emissiereductie-eenheden van de sector binnenvaart, sector land en sector luchtvaart in deze volgorde worden afgeschreven:
  - a. het aantal raffinagereductie-eenheden en vervolgens het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven dat overeenkomt met het in artikel 5g, vierde en vijfde lid, genoemde percentage;
  - b. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden elektriciteit wordt afgeschreven;
  - c. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden overig wordt afgeschreven;
  - d. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong wordt afgeschreven;
  - e. het aantal op de rekening beschikbare emissiereductie-eenheden geavanceerd wordt afgeschreven.
2. Indien na toepassing van de afschrijving, bedoeld in het eerste lid, niet is voldaan aan de jaarverplichting, is het aantal emissiereductie-eenheden overig even groot als de resterende jaarverplichting.
3. De volgorde van afschrijving van emissiereductie-eenheden buiten de sector zeevaart, bedoeld in het eerste lid, aanhef, kan door de leverancier tot eindverbruik gewijzigd worden.

I

§ 3. Hernieuwbare brandstofeenheden komt te luiden:

### **§ 3. Emissiereductie-eenheden**

## **Artikel 6**

1. Indien binnen een sector het aantal emissiereductie-eenheden conventioneel op een rekening minder dan nul is, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden conventioneel, bijlage IX-B, overig, elektriciteit, hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong en geavanceerd in deze volgorde afgeschreven.
2. Indien binnen een sector het aantal emissiereductie-eenheden bijlage IX-B op een rekening minder dan nul is, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden bijlage IX-B, overig, elektriciteit, hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong en geavanceerd in deze volgorde afgeschreven.
3. Indien binnen een sector het aantal emissiereductie-eenheden overig op een rekening minder dan nul is, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden overig, elektriciteit, hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong en geavanceerd in deze volgorde afgeschreven.
4. Indien binnen een sector het aantal emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong op een rekening minder dan nul is, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong afgeschreven.
5. Indien binnen een sector het aantal emissiereductie-eenheden geavanceerd op een rekening minder dan nul is, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden geavanceerd afgeschreven.
6. Indien het aantal emissiereductie-eenheden op een rekening minder is dan nul in meer dan een



sector, worden bijgeschreven emissiereductie-eenheden ter voldoening van de jaarverplichting per sector afgeschreven, in de volgorde van de jaarverplichting van de sector land, de jaarverplichting van de sector binnenvaart, de jaarverplichting van de sector luchtvaart en de jaarverplichting van de sector zeevaart.

J

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
  2. De onderneming, bedoeld in het eerste lid, die ingevoerd LPG vervaardigd uit biomassa aan de Nederlandse markt niet levert vanaf zijn opslaglocatie of een opslaglocatie waarover zijn certificering zich uitstrekt, voert in afwijking van artikel 9.7.4.2, eerste lid, onderdeel b, van de wet, alleen een massabalans van biobrandstoffen.
2. Onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot zesde en zevende lid wordt na het vierde lid een lid ingevoegd, luidende:
  5. Leveringen van vloeibare biobrandstoffen aan binnenvaart, met uitzondering van leveringen van biobrandstoffen die leiden tot bijschrijving van een hernieuwbare brandstofeenheid geavanceerd en bijlage IX-B, alsmede leveringen van vloeibare biobrandstoffen aan zeevaart, met uitzondering van leveringen van biobrandstoffen die leiden tot bijschrijving van een hernieuwbare brandstofeenheid geavanceerd, zijn van de toepassing van paragraaf 9.7.4 van de wet uitgesloten.
3. In het zevende lid (nieuw) wordt aan het einde van de zin toegevoegd 'en de soort fossiele brandstof waarin de vloeibare biobrandstof is bijgemengd'.

K

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd

1. In het eerste lid, aanhef, wordt 'het gastransportnet, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van de Gaswet' vervangen door 'het transmissiesysteem voor gas, bedoeld in artikel 1.1 van de Energiewet' en wordt 'afnemer, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel o, van de Gaswet' vervangen door 'aangeslotene, als bedoeld in artikel 1.1 van die wet'.
2. In het eerste lid, onderdeel a, wordt 'artikel 1, eerste lid, onderdeel m,' vervangen door 'artikel 1.1'.
3. Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:
  - b. beschikt over een bemeterd leverpunt, voorzien van een geregeld meetinstrument als bedoeld in artikel 1 van de Metrologiewet, met een geldige conformiteitsverklaring als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel c, van die wet en voorzien van de voor dat meetinstrument voorgeschreven merktekens als bedoeld in artikel 8 van die wet.

L

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'Vloeibare hernieuwbare brandstof' ingevoegd 'van niet-biologische oorsprong'.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Vloeibare hernieuwbare brandstof die wordt ingeboekt voldoet aan de broeikasgasemissiereductiedrempels, bedoeld in artikel 25, tweede lid, van de richtlijn hernieuwbare energie.

3. Het derde lid komt te luiden:

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld voor het aantonen, bedoeld in artikel 9.7.1.1, onderdeel 'leveren aan de Nederlandse markt' en de soort fossiele brandstof waarin de vloeibare hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong is bijgemengd.

M

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Elektriciteit die geleverd wordt aan de bestemmingen, bedoeld in artikel 9.7.4.1, eerste lid, onderdeel e, van de wet, kan slechts worden ingeboekt in het register door een onderneming die aangeslotene is als bedoeld in artikel 1.1 van de Energiewet en die:

- a. een aansluiting heeft als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel a, van het begrip of een allocatiepunt heeft als bedoeld in artikel 1.1 van die wet, uitsluitend bestemd is voor de levering van elektriciteit aan die bestemmingen en gekoppeld is aan een bemeterd leverpunt;
- b. beschikt over een bemeterd leverpunt, voorzien van een geregeld meetinstrument als bedoeld in artikel 1 van de Metrologiewet, met een geldige conformiteitsverklaring als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel c, van die wet en voorzien van de voor dat meetinstrument voorgeschreven merktekens als bedoeld in artikel 8 van die wet; of
- c. een aansluiting heeft als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel a, van het begrip van die wet en die uitsluitend bestemd is voor de levering van elektriciteit aan die openbaar vervoersbestemmingen en die als onderneming openbaar vervoersdiensten aanbiedt.

2. In het tweede lid wordt 'elektriciteit' steeds vervangen door 'hernieuwbare elektriciteit opgewekt uit windenergie of zonne-energie'.

3. Het derde lid komt te luiden.

3. In afwijking van het eerste lid, kan elektriciteit worden ingeboekt in het register die:
  - a. geleverd wordt aan wegvoertuigen of mobiele machines door een onderneming die de elektriciteit levert met verwisselbare accu's;
  - b. geleverd wordt aan binnenschepen of zeeschepen door een onderneming die de elektriciteit levert met behulp van een accupakket of elektrolyt.

4. Het vierde lid komt te luiden:

4. Elektriciteit geleverd met een dokstroomvoorziening of een walstroomvoorziening mag niet worden ingeboekt.

5. Het zesde lid, onderdeel c, komt te luiden:

c. de inboekdienstverlener.

N

Artikel 11 komt te luiden:

De CO<sub>2</sub>-equivalent-ketenemissiereductie wordt berekend met inachtneming van bijlage V van de richtlijn hernieuwbare energie en de gedelegeerde verordening (EU) 2023/1184.

O

Artikel 12 vervalt.

P

In artikel 13 wordt 'hernieuwbare brandstofeenheden' steeds vervangen door 'emissiereductie-eenheden'.

Q

Artikel 14, tweede lid, komt te luiden:

2. Artikel 5, artikel 5c, artikel 5f onderscheidenlijk artikel 5i is van overeenkomstige toepassing.

R

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'bedoeld in de artikelen 19 en 22' vervangen door 'bedoeld in de artikelen 16, 19 en 22'.
2. In het tweede lid wordt 'bedoeld in de artikelen 20 en 23' vervangen door 'bedoeld in de artikelen 17, 20 en 23'.
3. In het vierde lid wordt aan het einde van de zin toegevoegd 'en vervalt bij de inwerkingtreding van een wijziging van de regelgeving wanneer en voor zover de wijziging het verificatieprotocol van de desbetreffende verificatie betreft'.

S

Artikel 16 komt te luiden:

### **Artikel 16**

De verificateur levering tot eindverbruik voert de verificatiewerkzaamheden op een onbevangen en onpartijdige wijze uit, werkt overeenkomstig een goedgekeurd verificatieprotocol als bedoeld in artikel 15 en is voor het onderdeel levering tot eindverbruik van het werkveld hernieuwbare energie vervoer:

- a. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden door de Raad voor Accreditatie;
- b. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden door een nationale accreditatie-instantie als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van verordening (EEG) 339/93 (PbEU 2008, L 218).

T

Artikel 17 komt te luiden:

#### **Artikel 17**

1. De verificateur levering tot eindverbruik verkrijgt een redelijke mate van zekerheid dat de hoeveelheid in de verificatieverklaring levering tot eindverbruik verantwoorde accijnsvrijgestelde minerale oliën geen materiële afwijkingen bevat. De verificateur levering tot eindverbruik verzamelt hiervoor toereikende controle-informatie en zorgt voor een aanvaardbaar laag controlerisico.
2. De verificateur levering tot eindverbruik toetst met een materialiteitsgrens van twee procent per soort accijnsvrijgestelde minerale oliën de volledigheid van de in het register ingevoerde levering tot eindverbruik van de leverancier tot eindverbruik sector binnenvaart, de leverancier tot eindverbruik sector luchtvaart en de leverancier tot eindverbruik sector zeevaart.
3. De verificateur levering tot eindverbruik trekt onverwijld een verklaring in die is afgegeven in strijd met de eisen bij of krachtens artikel 9.7.2.6 van de wet.

U

Artikel 18 komt te luiden:

#### **Artikel 18**

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de verificatie levering tot eindverbruik.

V

Artikel 19 komt te luiden:

#### **Artikel 19**

De bioverificateur voert de verificatiewerkzaamheden op een onbevangen en onpartijdige wijze uit, werkt overeenkomstig een goedgekeurd verificatieprotocol als bedoeld in artikel 15 en is voor het onderdeel bioverificatie van het werkveld hernieuwbare energie vervoer:

- a. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden door de Raad voor Accreditatie;
- b. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden door een nationale accreditatie instantie als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van verordening (EEG) 339/93 (PbEU 2008, L 218).

W

Artikel 20 komt te luiden:

#### **Artikel 20**

1. De bioverificateur verkrijgt een redelijke mate van zekerheid dat de hoeveelheid in de bioverificatieverklaring verantwoord LPG uit biomassa geen materiële afwijkingen bevat. De bioverificateur verzamelt hiervoor toereikende controle-informatie en zorgt voor een aanvaardbaar laag controlerisico.
2. De bioverificateur toetst met een materialiteitsgrens van twee procent de vervaardiging uit biomassa van de hoeveelheid LPG.
3. De verificateur levering tot eindverbruik trekt onverwijld een verklaring in die is afgegeven in strijd

met de eisen bij of krachtens artikel 9.7.4.x van de wet.

X

Artikel 21 komt te luiden:

### **Artikel 21**

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de bioverificatie.

Y

In artikel 23, tweede lid, wordt:

- a. 'ingeboekte hernieuwbare energie' telkens vervangen door 'ingeboekte broeikasgasemissiereductie in de keten';
- b. in onderdeel a 'hoeveelheid hernieuwbare energie' vervangen door 'hoeveelheid broeikasgasemissiereductie in de keten'.

Z

Artikel 25 komt te luiden:

### **Artikel 25**

Als categorie, bedoeld in artikel 9.7.5.3, derde lid, van de wet, wordt aangewezen de onderneming die bedrijfsmatig handelt in energiederivaten, broeikasgasemissierechten of emissiereductie-eenheden.

AA

Artikel 29 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste tot en met derde lid wordt 'hernieuwbare brandstofeenheden' telkens vervangen door 'emissiereductie-eenheden'.
2. Het vierde lid komt te luiden:
  4. Voor de toepassing van het eerste tot en met derde lid, wordt het aantal emissiereductie-eenheden gespaard in de volgende volgorde:
    - a. emissiereductie-eenheden geavanceerd;
    - b. emissiereductie-eenheden hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong;
    - c. emissiereductie-eenheden overig;
    - d. emissiereductie-eenheden bijlage IX-B;
    - e. emissiereductie-eenheden conventioneel;
    - f. emissiereductie-eenheden elektriciteit.

AB

Artikel 30 komt te luiden:

### **Artikel 30**

Het bestuur van de emissieautoriteit rapporteert over het laatst verstreken kalenderjaar jaarlijks aan Onze Minister:

- a. de totale broeikasgasemissiereductie in de keten per ingeboekte soort hernieuwbare energie;
- b. de aard en herkomst van de grondstof van de totale hoeveelheid ingeboekte vloeibare en

- gasvormige biobrandstof, alsmede het gehanteerde duurzaamheidsysteem;
- c. de totale hoeveelheid ingeboekte vloeibare en gasvormige hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong, alsmede het gehanteerde vrijwillige systeem.

AC

In artikel 31 wordt na 'per soort' telkens ingevoegd 'en sector', wordt 'hernieuwbare brandstofeenheden' telkens vervangen door 'emissiereductie-eenheden' en '1 mei' vervangen door '1 april'.

AD

In artikel 32, onderdeel c, wordt 'de gehanteerde duurzaamheidsystemen' vervangen door 'het gehanteerde duurzaamheidsysteem'.

AE

Hoofdstuk 2. Rapportage- en reductieverplichting vervoersemissies, vervalt.

AF

Na artikel 32 wordt een nieuw hoofdstuk ingevoegd, luidende:

## **Hoofdstuk 2. Raffinagereductie vervoersbrandstoffen**

### **§ 1. Algemeen**

#### **Artikel 33**

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

*redelijke mate van zekerheid*: een hoge, maar niet absolute, mate van zekerheid ten aanzien van de vraag of de in de verificatieverklaring verantwoorde hoeveelheid in de raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van biobrandstoffen of conventionele vervoersbrandstoffen vrij zijn van materiële onjuistheden;

*rekeninghouder*: onderneming die beschikt over een rekening als bedoeld in artikel 9.8.4.3 van de wet;

*wet*: Wet milieubeheer.

### **§ 2. Inboeken**

#### **Artikel 34**

De hoeveelheid hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong die wordt ingeboekt voldoet aan de broeikasgasemissiereductiedrempels, bedoeld in artikel 25, tweede lid, van de richtlijn hernieuwbare energie.

#### **Artikel 35**

1. Onze Minister keurt op aanvraag van de verificateur, bedoeld in artikel 37, eerste lid, een verificatieprotocol, of wijzigingen daarvan, goed.
2. Onze Minister verleent goedkeuring aan het verificatieprotocol, of wijzigingen daarvan, indien hij een gerechtvaardigd vertrouwen heeft dat de verklaringen, bedoeld in artikel 37, tweede lid, op een juiste wijze tot stand komen.
3. Onze Minister beslist binnen twaalf weken na ontvangst van een aanvraag als bedoeld in het eerste lid. De termijn kan eenmaal met ten hoogste vier weken worden verlengd.
4. De goedkeuring geldt voor de duur van een door onze Minister te bepalen termijn van ten hoogste vijf kalenderjaren, met inbegrip van het kalenderjaar waarin de goedkeuring is gegeven en vervalt

bij de inwerkingtreding van een wijziging van de regelgeving wanneer en voor zover de wijziging het verificatieprotocol betreft.

### **Artikel 36**

1. De verificateur voert de verificatiewerkzaamheden op een onbevangen en onpartijdige wijze uit, werkt overeenkomstig een goedgekeurd verificatieprotocol als bedoeld in artikel 36 en is voor het onderdeel raffinagereductie vervoersbrandstoffen van het werkveld hernieuwbare energie vervoer:
  - a. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden door de Raad voor Accreditatie;
  - b. geaccrediteerd of tijdelijk geaccrediteerd onder beperkende voorwaarden door een nationale accreditatie-instantie als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van verordening (EEG) 339/93 (PbEU 2008, L 218).
2. De verificateur verkrijgt een redelijke mate van zekerheid dat de in de verificatieverklaring verantwoorde hoeveelheid in de raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van biobrandstoffen of conventionele vervoersbrandstoffen geen materiële afwijkingen bevat. De verificateur levering tot eindverbruik verzamelt hiervoor toereikende controle-informatie en zorgt voor een aanvaardbaar laag controlerisico.
3. De verificateur toetst met een materialiteitsgrens van twee procent hoeveelheid in de raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van biobrandstoffen of conventionele vervoersbrandstoffen.
4. De verificateur levering tot eindverbruik trekt onverwijld een verklaring in die is afgegeven in strijd met de eisen bij of krachtens artikel 9.8.3.6 van de wet.
5. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de verificateur levering tot eindverbruik.

### **Artikel 37**

De gevolgen van een ambtshalve vaststelling als bedoeld in artikel 9.8.3.7, eerste lid, van de wet, worden verrekend met het saldo van het lopende kalenderjaar.

### **Artikel 38**

De CO<sub>2</sub>-equivalent-ketenemissiereductie wordt berekend met inachtneming van bijlage V van de richtlijn hernieuwbare energie en de gedelegeerde verordening (EU) 2023/1184.

## **§ 3. Register raffinagereductie-eenheden**

### **Artikel 39**

Een vermoeden van fraude of misbruik van een rekening als bedoeld in artikel 9.8.4.4 van de wet bestaat in elk geval, indien:

- a. de handelingen met betrekking tot de rekening afwijken van het gebruikelijke patroon van handelingen met betrekking tot die rekening;
- b. derden zich mogelijk toegang tot de rekening hebben verschaft, of
- c. de rekeninghouder een vermoeden van fraude of misbruik heeft geuit.

### **Artikel 40**

Het bestuur van de emissieautoriteit kan een rekening in elk geval ambtshalve opheffen indien:

- a. de rekeninghouder niet langer de hoedanigheid bezit op basis waarvan hij een rekening heeft gekregen;
- b. ondanks herhaalde kennisgevingen de gronden voor een blokkering niet binnen een redelijke termijn zijn opgeheven;
- c. gedurende twaalf maanden geen activiteit is geweest op de rekening.

#### **Artikel 41**

Het gedeelte, bedoeld in artikel 9.8.4.5, eerste lid, van de wet, bedraagt ten hoogste 4 procent van het aantal raffinagereductie-eenheden dat door het bestuur van de emissieautoriteit op de rekening van de raffinaderijhouder is bijgeschreven voor de hoeveelheid hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong die de raffinaderijhouder in zijn raffinaderij heeft gebruikt in het kalenderjaar dat direct voorafgaat aan de datum, bedoeld in artikel 9.8.4.5, eerste lid, van de wet.

#### **§ 4. Rapportage**

#### **Artikel 42**

Het overzicht, bedoeld in artikel 9.8.3.4, eerste lid, van de wet, vermeldt met betrekking tot het gedeelte van het kalenderjaar of het kalenderjaar waarop het overzicht betrekking heeft:

- a. het aantal in het register bijgeschreven raffinagereductie-eenheden;
- b. het aantal in dat kalenderjaar gespaarde raffinagereductie-eenheden.

#### **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,



## NOTA VAN TOELICHTING

### I Algemeen deel

#### *Inleiding*

Dit besluit betreft een wijziging van het Besluit energie vervoer. Het Besluit energie vervoer bevat nadere regels ter uitwerking van de titels 9.7 en 9.8 van de Wet milieubeheer, op het gebied van de verplichte levering van hernieuwbare energie in vervoer en een rapportage- en reductieverplichting van vervoersemissies. De onderhavige wijzigingen zijn het gevolg van de wijziging van titels 9.7 en 9.8 van de Wet milieubeheer<sup>1</sup>, in verband met de implementatie van de gewijzigde Richtlijn hernieuwbare energie<sup>2</sup> (hierna: wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie). De belangrijkste wijzigingen van de Wet milieubeheer betreffen de omschakeling van een systematiek gericht op energiesturing naar een systematiek gericht op CO<sub>2</sub>-ketensturing en op de vaststelling van vervoerssectorspecifieke verplichtingen op brandstofleveranciers (sectorsturing). Bij deze wijziging ter implementatie van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie worden ook de afspraken uit het Klimaatakkoord<sup>3</sup> ten aanzien van aanvullende inzet van hernieuwbare energie in het wegverkeer betrokken, de afspraken gemaakt bij de voorjaarsbesluitvorming van 2023 inzake het verhogen van het verplichte aandeel hernieuwbare energie in het wegverkeer<sup>4</sup>, alsmede de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit 2024<sup>5</sup> en het Nationaal plan energiesysteem<sup>6</sup>. De wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie moet uiterlijk 21 mei 2025 zijn omgezet.

Volgens artikel 25 van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie dient de lidstaat zijn brandstofleveranciers te verplichten om met geleverde hernieuwbare brandstoffen en hernieuwbare elektriciteit aan de vervoerssector te zorgen dat in 2030 ofwel het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen in het eindgebruik van energie 29% is, dan wel dat in dat kalenderjaar een besparing van de broeikasgasintensiteit van ten minste 14,5% ten opzichte van een referentiescenario behaald wordt.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in Nederland primair op CO<sub>2</sub>-ketenemissiereductie gestuurd wordt (CO<sub>2</sub>-ketensturing). Het uitgangspunt van het Klimaatakkoord, te weten dat de vervuiler financieel voor zijn eigen verduurzaming verantwoordelijk wordt gehouden, is omgezet in de vorm van vervoerssectorspecifieke verplichtingen op brandstofleveranciers (sectorsturing). Bovendien is in de voorjaarsnota van 2023 afgesproken dat brandstofleveranciers aan de wegsector, naast de prestatie hernieuwbare energie die de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie verlangt, een aanvullende prestatie van 20 PJ hernieuwbare energie moeten leveren. Deze hoeveelheid komt met 1,7 Mton WtW CO<sub>2eq</sub>-ketenemissiereductie overeen.<sup>7</sup>

Voor het behalen van de nationale doelstelling hernieuwbare energie voor vervoer heeft Nederland de wettelijke systematiek hernieuwbare energie vervoer ingevoerd. Deze systematiek, neergelegd in titel 9.7 van de Wet milieubeheer, wordt aangepast opdat de brandstofleveranciers in Nederland tot het behalen van een CO<sub>2</sub>-ketenemissiereductie verplicht worden.

---

<sup>1</sup> Wet van **PM...** tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de accijns in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad.

<sup>2</sup> Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europese Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2018/19, 32 813, nr. 342. p. 48 ev.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2022/23, 36 350, nr. 1.

<sup>5</sup> Kamerstukken II, 2020/21, 32 813, nr. 572.

<sup>6</sup> Kamerstukken II, 2023/24, 32 813, nr. 1319.

<sup>7</sup> Well to wheel, dat wil zeggen, vanaf de bron tot aan gebruik in het voertuig.

De systematiek bestaat uit twee hoofdonderdelen: het eerste onderdeel behandelt de jaarverplichting voor leveranciers tot eindverbruik, te weten de verplichting voor brandstofleveranciers om jaarlijks ter grootte van de tot eindverbruik geleverde benzine, diesel, kerosine en zware stookolie een CO<sub>2eq</sub>-ketenemissiereductie te behalen door energie uit hernieuwbare bronnen te leveren in de vorm van emissiereductie-eenheden (ERE's). Het tweede onderdeel van de systematiek beschrijft het inboeken van geleverde energie uit hernieuwbare bronnen aan de Nederlandse markt, een handeling die het Register hernieuwbare energie beloont met de bijschrijving van de verhandelbare eenheid ERE. In de Memorie van Toelichting van de wet van (PM; zie noot 1) wordt uitgebreid ingegaan op deze systematiek van het gebruik van ERE's.

De onderhavige wijzigingen van het Besluit energie vervoer worden in hoofdlijnen in hoofdstuk 2 van deze nota van toelichting toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 nader ingegaan op aspecten rondom de uitvoering en handhaving van de (nieuwe) regels van de systematiek hernieuwbare energie vervoer, terwijl in hoofdstuk 4 de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu worden toegelicht. Hoofdstuk 5 behandelt de advisering en consultatie van dit wijzigingsbesluit. In het tweede deel van deze toelichting is een artikelsgewijze toelichting op dit wijzigingsbesluit opgenomen. En ten slotte is in het derde deel van deze toelichting de implementatietabel opgenomen.

## **2. Hoofdlijnen wijziging Besluit energie vervoer**

### *2.1 Samenvatting op hoofdlijnen*

Het hoofddoel van het nationale beleid inzake hernieuwbare energie voor vervoer (en daarmee de systematiek hernieuwbare energie vervoer), is het vervangen van fossiele brandstof in de vervoerssector door een vorm van hernieuwbare energie. De wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie biedt lidstaten ruimte om de doelstellingen met nationaal beleid in te vullen, op de voorwaarde dat ze overeenkomstig de in de richtlijn opgenomen berekeningsmethoden (zie artikelen 7 en 25 tot en met 27 richtlijn hernieuwbare energie) kunnen aantonen in 2030 te hebben voldaan aan de nationale doelstelling en de bindende streefcijfers voor brandstofleveranciers. Deze beleidsruimte wordt in Nederland in belangrijke mate ingevuld door de afspraken uit het Klimaatakkoord, uit de voorjaarsnota van 2023, uit de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit 2021 en het Nationaal plan energiesysteem in het kader van de Parijsdoelstelling.

Bovengenoemde doelstellingen dienen binnen een systematiek verwezenlijkt te worden, waarin de nadruk ligt op de inzet van een hernieuwbare energiedrager van hoge kwaliteit, te weten biobrandstof uit bijlage IX deel A-grondstoffen (geavanceerde biobrandstof) van de richtlijn hernieuwbare energie, hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare waterstof of daarop gebaseerde brandstoffen. De noodzakelijke wijziging van de systematiek energie vervoer wordt vormgegeven langs zes beleidsdoelen, te weten:

- de inrichting van de sectordoelen in de systematiek hernieuwbare energie vervoer (paragraaf 2.2);
- het gebruik van op hernieuwbare waterstof gebaseerde brandstoffen in raffinageprocessen (paragraaf 2.3);
- het verhandelen van eenheden tussen vervoerssectoren (paragraaf 2.4);
- het inboeken van geleverde elektriciteit aan vervoer en mobiele machines (paragraaf 2.5);
- het gebruik van de inboekdienstverlener voor geleverde elektriciteit (paragraaf 2.6); en
- de kwantitatieve bijdrage aan de klimaatdoelstellingen (paragraaf 2.7).

### *2.2 Inrichting van de sectordoelen in de systematiek hernieuwbare energie vervoer; ontwerpprincipes*

Bij het vaststellen van de hoogte van de jaarlijkse reductiedoelstellingen tot en met 2030 van de sectoren land, binnenvaart, luchtvaart en zeevaart, zijn de volgende ontwerpprincipes meegewogen:

*De vervuiler betaalt*

Het Klimaatakkoord stelt als uitgangspunt bij klimaatbeleid dat de vervuiler betaalt. De Tweede Kamer heeft de regering bij motie opgeroepen afbouwpaden te presenteren voor fossiele subsidies.<sup>8</sup> Als sommige vervoerssectoren een verplichting krijgen die in 2030 lager dan 14,5% CO<sub>2eq</sub>-ketenemissiereductie is (bijvoorbeeld scheepvaart), dan heeft dat tot gevolg dat een andere vervoerssector dat tekort met een overeenkomstige verhoging moet opvangen (de berekening van de richtlijn hernieuwbare energie ziet immers op het totaal van geleverde brandstoffen aan de gehele vervoerssector). Elke sector die mitsdien een reductiedoelstelling verkrijgt die hoger dan 14,5% is, betaalt dan voor dat hogere gedeelte voor de vervuiling die een andere sector veroorzaakt heeft. Een dergelijke verlegging van de verantwoordelijkheid valt onder de definitie van een fossiele subsidie, omdat de overheid op die manier een voordeel verschaft aan een vervuilende sector.

#### *Elke sector verduurzaamt*

De wijziging van de Wet milieubeheer heeft sectorsturing mogelijk gemaakt, hetgeen betekent dat brandstofleveranciers voor hun leveringen aan de sectoren land, binnenvaart, luchtvaart en zeevaart een onderscheidenlijke CO<sub>2eq</sub>-reductieverplichting kunnen krijgen. Een CO<sub>2eq</sub>-reductieverplichting die op het totaal aan alle vervoerssectoren geleverde brandstof zou rusten, zal tot gevolg hebben dat hernieuwbare energie vooral aan de vervoerssector geleverd zal worden met de meest kostenefficiënte inzet van hernieuwbare energie. In dat geval zou naar verwachting de meeste hernieuwbare energie naar de sector zeevaart gaan, terwijl de overige vervoerssectoren beduidend minder leveringen van biobrandstof kregen. In het Klimaatakkoord, beleidsnota's (zoals de Luchtvaartnota) en in verschillende sectorafspraken (zoals de Green Deal binnenvaart, het Akkoord Duurzame Luchtvaart), zijn afspraken gemaakt over het vergroten van de inzet van hernieuwbare energie in verschillende sectoren. Deze afspraken kunnen verwezenlijkt worden door verschillende sectoren een eigen verplichting op te leggen.

#### *Investeringszekerheid*

Voor producenten van hernieuwbare energie voor vervoer en brandstofleveranciers is helderheid over de vormgeving van de verplichting van groot belang. Een ruime bevoegdheid voor brandstofleveranciers om een jaarverplichting van een bepaalde vervoerssector te voldoen met ERE's uit een andere sector, schept onzekerheid en bewerkstelligt dat producenten minder investeren in productiecapaciteit van (sector)specifieke brandstoffen. De investeringszekerheid is gebaat bij duidelijke subverplichtingen voor de meest gewenste hernieuwbare energie vervoer, zoals geavanceerde biobrandstoffen (bijlage IX, deel A, van de richtlijn hernieuwbare energie) en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.

#### *Eindbestemming brandstoffenvisie*

De brandstoffenvisie ziet voor hernieuwbare brandstoffen (biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) een eindbestemming in de sectoren zeevaart, binnenvaart en luchtvaart. In de sector land hebben ze slechts een transitierol, op weg naar elektrisch. Om alvast naar het einddoel van de brandstoffenvisie te bewegen, dienen de genoemde sectoren een hogere verplichting te krijgen.

#### *Innovatiebevordering*

De toekomst van hernieuwbare brandstoffen ligt in geavanceerde biobrandstoffen (uit grondstoffen uit de lijst van bijlage IX, deel A, van de richtlijn hernieuwbare energie) en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Zoals in de brandstoffenvisie is neergelegd, vinden dergelijke brandstoffen met name een toepassing in de sectoren luchtvaart en zeevaart. Voor de sector zeevaart geldt dat verschillende geavanceerde biobrandstoffen reeds beschikbaar zijn. Daarentegen zijn in de sector luchtvaart hoogpresterende geavanceerde biobrandstoffen nog niet grootschalig beschikbaar en innovatie in die sector gewenst. Een lage verplichting voor hernieuwbare brandstoffen in de sector zeevaart, een hoge verplichting voor hernieuwbare brandstoffen in de sector luchtvaart en een

---

<sup>8</sup> Kamerstukken II, 2023/24, 32 813, nr. 1300.

gemiddelde verplichting voor hernieuwbare brandstoffen in de overige sectoren, zorgt daarom voor de meeste innovatie.

#### *Kostenefficiëntie*

De inzet van hernieuwbare energie is niet in elke vervoerssector even gemakkelijk. Motoren van zeeschepen zijn dikwijls in staat op eenvoudige biobrandstoffen te varen. Motoren van wegvoertuigen en binnenschepen kunnen slechts op kwalitatief hoogwaardige vormen van hernieuwbare energie functioneren. Luchtvaartuigen kunnen op een beperkt aantal hernieuwbare brandstoffen vliegen. Als gevolg hiervan zijn leveringen van hernieuwbare energie aan de sector zeevaart het goedkoopst en leveringen aan de sector luchtvaart het duurst. De kosten van leveringen van hernieuwbare energie aan de sectoren land en binnenvaart zitten daartussenin. De goedkoopste manier om aan de nationale doelstelling hernieuwbare energie voor vervoer te voldoen, is daarom een hoge inzet van hernieuwbare energie in de zeevaartsector. Dat kan bewerkstelligd worden door een hoge verplichting op de zeevaartsector of door ruime bevoegdheid voor brandstofleveranciers om een jaarverplichting van een bepaalde vervoerssector te voldoen met ERE's uit een andere sector.

#### *Behoud concurrentiepositie*

Omdat de brandstoftanks van zeeschepen en binnenschepen grote hoeveelheden brandstof kunnen bevatten, kan een prijsverschil voor brandstof tot gevolg hebben dat schepen buiten Nederland gaan tanken (bunkeren). Voor vliegtuigen geldt dat (vooral langeafstands)vliegbewegingen kunnen verplaatsen als de brandstofprijzen in Nederland veel hoger zijn dan in andere landen. Het gevolg daarvan zou zijn dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot verplaatst uit Nederland, maar ook dat de bijdrage van deze sectoren aan de Nederlandse economie verdwijnt.

Gelet op de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, die een CO<sub>2eq</sub>-reductieverplichting oplegt over de gehele brandstoffenplas, met inbegrip van de internationale sectoren luchtvaart en zeevaart aan alle lidstaten, is dat risico beperkt tot landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER). Indien de verplichting in Nederland op de sectoren binnenvaart en zeevaart hoger zou zijn dan in omliggende landen binnen de EER en de vaarbewegingen zich zouden verplaatsen naar die landen, dan heeft dat tot gevolg dat die landen een CO<sub>2eq</sub>-reductieverplichting over een grotere brandstoffenplas moeten behalen. Dat is een onwenselijke situatie voor deze landen. Het risico van het verplaatsen van de bunkering naar landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER), is bij een te hoge prijsstijging mogelijk, vanwege van het vermijden van de CO<sub>2eq</sub>-reductieverplichting.

#### *Beperken prijsstijgingen aan de pomp*

Omdat hernieuwbare brandstoffen duurder zijn dan fossiele brandstoffen, vertaalt zich een hogere verplichting in de sector land direct naar een prijsstijging aan de pomp. Indien de sector land een groter deel van de nationale doelstelling hernieuwbare energie voor vervoer moet dragen, betekent dit een hogere prijs aan de pomp; omgekeerd, indien andere sectoren een groter deel van de verplichting op zich nemen, betekent dit een lagere prijs aan de pomp. Om een brandstofprijsstijging aan de pomp te matigen, zou de verplichting in de overige sectoren verhoogd kunnen worden zodat deze in de sector land lager kan zijn. De invoering van een bevoegdheid voor brandstofleveranciers om een jaarverplichting sector land te voldoen met ERE's uit een andere sector, zou kostenverlagend kunnen werken, maar dat zou betekenen dat de sector land betaalt voor de verduurzaming van andere vervoerssectoren.

#### *Hogere bijdrage aan nationale klimaatdoelen*

Alleen de binnenlandse brandstoffenplas telt mee voor het Klimaatakkoord. Deze plas omvat de sector land en een gedeelte van de sector binnenvaart. Wanneer met de omzetting van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie rekening gehouden moet worden met het binnenlandse klimaatdoel, dan moet de verplichting op de sectoren land- en binnenvaart hoog zijn en die op de sectoren luchtvaart en zeevaart laag.

De vertaling van bovenstaande ontwerpprincipes in keuzes ter inrichting van de systematiek is schematisch in de onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1: Schematische vertaling van ontwerpprincipes in keuzemogelijkheden ter inrichting van de systematiek

	<b>Hoogte verplichting land</b>	<b>Hoogte verplichting zeevaart</b>	<b>Hoogte verplichting binnenvaart</b>	<b>Hoogte verplichting luchtvaart</b>	<b>Grootte vrije ruimte</b>	<b>Subverplichtingen hernieuwbare brandstoffen/bijlage IX-deel A</b>
<b>De vervuiler betaalt</b>	Gelijk aan andere sectoren	Gelijk aan andere sectoren	Gelijk aan andere sectoren	Gelijk aan andere sectoren	Klein	.
<b>Elke sector verduurzaamt</b>	Gelijk aan andere sectoren	Gelijk aan andere sectoren	Gelijk aan andere sectoren	Gelijk aan andere sectoren	Klein	.
<b>Investeringszekerheid</b>	.	.	.	.	Klein	Hoog
<b>Eindbestemming brandstoffenvisie</b>	Laag	Hoog	Hoog	Hoog	.	.
<b>Innovatiebevordering</b>	Gemiddeld	Laag	Gemiddeld	Hoog	Klein	Hoog
<b>Kosten-efficiëntie</b>	Gemiddeld	Hoog	Gemiddeld	Laag	Groot	Laag
<b>Internationale concurrentiepositie</b>	Hoog	Laag	Gemiddeld	Laag	.	.
<b>Beperken prijseffecten pomp</b>	Laag	Hoog	Hoog	Hoog	Groot	Laag
<b>Hogere bijdrage aan nationale klimaatdoelen</b>	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Klein	.

#### *Verwerking ontwerpprincipes*

Op basis van deze ontwerpprincipes, is de 14,5%-reductie in broeikasgasintensiteit van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie zo evenredig mogelijk verdeeld over de vier vervoerssectoren. Voor de sector binnenvaart geldt daarom een verplichting van 14,5%.

Voor de sector zeevaart bepaalt artikel 27, vijfde lid, van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie dat bij de berekening van 14,5%-minimumbijdrage, de hoeveelheid aan de zeevaartsector geleverde energie verondersteld wordt niet meer dan 13 % van het bruto-eindverbruik van energie van de lidstaat te bedragen. Gelet op deze bepaling, leidt een evenredige verdeling van de 14,5%-minimumbijdrage tot een jaarverplichting voor de sector zeevaart die lager is dan die voor de sectoren land en binnenvaart. Met name vanwege het ontwerpprincipe 'behoud concurrentiepositie', is gekozen het aandeel niet evenredig te maken. De verplichting die aan de zeevaartsector wordt opgelegd, is hoger dan de grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit (CO<sub>2eq</sub>-ketenemissiereductie) die de verordening (EU) 2023/1805 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen

in zeevervoer (hierna: verordening FuelEU Maritiem<sup>9</sup>) van rederijen verlangt. Dat komt enerzijds doordat de hoogte van de CO<sub>2eq</sub>-ketenemissiereductie in die verordening lager is en anderzijds doordat fossiel LNG kan worden gebruikt om aan die verplichting te voldoen, waar dit voor de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie niet geldt. Het opleggen van een jaarverplichting aan de brandstofleveranciers in de sector zeevaart, verhindert dat de sector land opdraait voor de kosten voor de verduurzaming van de sector zeevaart. Afspraken verzekeren dat België ten minste een even hoge verplichting aan de zeevaartbrandstofleveranciers zal opleggen als Nederland<sup>10</sup>, waardoor de concurrentiepositie van Nederlandse bunkerbrandstofleveranciers ten opzichte van de voornaamste concurrent in de Europese Unie behouden blijft. De afspraken met België bewaken ook de concurrentiepositie van Nederlandse brandstofleveranciers aan de sector binnenvaart. Met de EU-verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart<sup>11</sup>), heeft de Uniewetgever voor de sector luchtvaart een bijzondere wetgeving (lex specialis) uitgevaardigd. Maatregelen van lidstaten, al dan niet gebaseerd op de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, die tot gevolg hebben dat brandstofleveranciers meer luchtvaartbrandstoffen moeten bijmengen dan de verordening voorziet, zijn niet toegestaan. Dit verbod heeft tot gevolg dat een andere vervoerssector een relatief hogere bijdrage moet leveren aan de 14%-minimumbijdrage van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie. Gelet op het negende ontwerp-principe (concurrentiepositie) is verkozen om deze extra bijdrage te verlangen van brandstofleveranciers aan de sector land. Bovendien behoeft de jaarverplichting voor de sector luchtvaart niet ingevuld te worden met ERE's uit de sector luchtvaart, maar mag de brandstofleverancier aan de sector luchtvaart haar geheel voldoen met ERE's uit een andere vervoerssector of met raffinagereductie-eenheden (zie paragraaf 2.3).

Van de sector land wordt de hoogste bijdrage verwacht. Ten eerste levert deze sector het deel van de minimumbijdrage dat evenredig aan hem toekomt (14,5%). Ten tweede neemt de sector land dat gedeelte van de minimumbijdrage dat de sector luchtvaart niet voor zijn rekening kan nemen als gevolg van de ReFuelEU Luchtvaart (3,5%). Ten derde krijgt de wegsector een verhoging zoals afgesproken in de voorjaarsnota van 2023 (4,3%) bovenop de 14%-minimumbijdrage, om zo de klimaatdoelen die zijn afgesproken in het Klimaatakkoord en de Klimaatwet te behalen. Ten vierde is een ophoging van (0,3%) opgenomen ter compensatie van de mogelijke inzet van verhandelbare eenheden uit de raffinagereductie vervoersbrandstoffen. De sector land is in staat deze verhoging te dragen. De komende jaren wordt een forse toename van het aantal elektrische wegvoertuigen verwacht. Dit is het gevolg van de Visie duurzame energiedragers en het Nationaal plan energiesysteem, alsook aanpalend beleid, zoals het verbod op de verkoop van nieuw geproduceerde auto's met een verbrandingsmotor per 2035 en het systeem van verhandelbare emissierechten (ETS-2) Ook dragen nationale instrumenten zoals de subsidieregeling tweedehands-elektrische voertuigen, de subsidieregeling waterstof in mobiliteit, de MRB-gewichtscorrectie<sup>12</sup> en het beleid rondom zero-emissiezones en logistieke laadinfrastructuur, bij aan de toename van elektrische wegvoertuigen.

### *2.2.1 Limiet gebruik conventionele biobrandstof tot 2030 op niveau 2020*

Onder een conventionele biobrandstof wordt een biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen, zoals bedoeld in de richtlijn hernieuwbare energie, verstaan. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat voor het behalen van de doelstelling hernieuwbare energie in vervoer het aandeel van conventionele

---

<sup>9</sup> Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (FuelEU Maritiem) (PbEU L 234/48).

<sup>10</sup> Staatscourant 2024, nr. 18385.

<sup>11</sup> Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart) (PbEU 2023 L 31/10/2023).

<sup>12</sup> Dit is een regeling die verhindert dat elektrische auto's in een hoge schrijf van de motorrijtuigenbelasting vallen op grond van hun dikwijls hogere gewicht dan auto's met een verbrandingsmotor.

biobrandstoffen niet groter is dan dat in 2020<sup>13</sup>. Ter uitvoering van deze afspraak, wordt het gebruik van conventionele biobrandstof beperkt tot 1,4% van de energie-inhoud van de levering tot eindverbruik in 2020, een hoeveelheid die dus niet meegroeit met de uitbreiding van de jaarverplichting naar de sectoren binnenvaart, luchtvaart en zeevaart. Op wetsniveau is daarnaast vastgelegd dat alleen geleverde biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen ingeboekt mag worden, die volgens de gedelegeerde verordening (EU) 2019/807<sup>14</sup> een laag risico op indirecte veranderingen van landgebruik (ILUC) hebben. Behalve palmolie geldt in Nederland ook sojaolie als een grondstof met een hoog risico op ILUC en mag een geleverde biobrandstof uit palmolie daarom niet ingeboekt worden, tenzij de olie een gecertificeerd laag risico op ILUC heeft. Daarnaast volgt de regering gedelegeerde verordening (EU) 2019/807, om te bepalen welke grondstoffen een hoog risico op ILUC hebben. De gedelegeerde verordening is namelijk vastgesteld op basis van de best beschikbare en meest actuele wetenschappelijke data ten aanzien van ILUC. Deze gedelegeerde verordening wordt door de Europese Commissie regelmatig geactualiseerd. De regering volgt dus in regelgevend opzicht de invulling, die is gegeven met gedelegeerde verordening (EU) 2019/807 voor gewassen met hoog ILUC-risico. Maar tegelijkertijd zal ze zich actief blijven inspannen om de partijen te wijzen op de afspraak uit het Klimaatakkoord waarin ze toezeggen de huidige praktijk voort te zetten, waarin geen palm- en sojaolie wordt ingezet voor biobrandstoffen.

Het gebruik van biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen is nagenoeg stabiel gebleven tussen 2011 en 2023<sup>15</sup>. Het betrof bijna uitsluitend de inzet van biobrandstof uit suiker- en zetmeelhoudende gewassen als bio-ethanol in benzine. Voor biobrandstoffen die in Nederland worden ingezet komen de grondstoffen op basis van suiker- en zetmeelhoudende gewassen van buiten Nederland. Ook blijkt dat de sector werkt op basis van het cascaderingprincipe, waardoor de stromen, die bij de voedselproductie vrijkomen, maximaal worden benut: eiwitten uit mais en tarwe voor veevoer worden gescheiden voor suikers voor de ethanol. Correlaties tussen hogere voedselprijzen of voedseltekort en de vraag naar deze grondstoffen voor biobrandstof zijn vaak onderzocht, maar niet gevonden of nihil gebleken. Gelet op deze vaststelling, wordt de afspraak uit het Klimaatakkoord, om de limiet gelijk te houden aan het niveau van fysieke inzet 2020, voortgezet.

Voorheen gold de jaarverplichting niet voor geleverde brandstoffen aan de binnenvaart, luchtvaart en zeevaart. De mogelijkheid om een biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen in te zetten om te voldoen aan de jaarverplichting, wordt niet uitgebreid naar de nieuwe sectoren binnenvaart, luchtvaart en zeevaart. Op die manier blijft het bestaande niveau van biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen behouden voor de sector land, te weten voor een sector waarop reeds een economie is gebaseerd.

## *2.2.2 Limiet gebruik biobrandstof bijlage IX-deel B tot 2030 fysiek gelijk aan niveau 2020*

Bijlage IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie, vermeldt grondstoffen die geen geavanceerde technologie vergen bij de omzetting naar een biobrandstof. Sinds de uitbreiding in 2024

---

<sup>13</sup> In het Klimaatakkoord is afgesproken: «Daarom komen alle partijen overeen dat voor het realiseren van deze hernieuwbare energiedoelstelling voor transport (inclusief de 27 PJ) in ieder geval niet meer additionele biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen in Nederland worden ingezet dan het niveau van 2020»

<sup>14</sup> Gedelegeerde verordening (EU) 2019/807 van de commissie van 13 maart 2019 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft het bepalen van de grondstoffen met een hoog risico van indirecte veranderingen in landgebruik waarbij een belangrijke uitbreiding van het productiegebied naar land met grote koolstofvoorraden waar te nemen valt, en de certificering van biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassa-brandstoffen met een laag risico op indirecte veranderingen in landgebruik (PbEU 2019, L 133). Indirecte verandering in landgebruik vindt plaats wanneer de traditionele productie van gewassen voor voedsel- en voederdoeleinden wordt vervangen door de teelt van gewassen voor biobrandstof, vloeibare biomassa en biomassa-brandstof. Dergelijke bijkomende vraag vergroot de druk op land en kan leiden tot de uitbreiding van landbouwgrond naar gebieden met hoge koolstofvoorraden, zoals bos en veen, met extra broeikasgasemissies tot gevolg.

<sup>15</sup> NEa, Rapportage hernieuwbare energie vervoer in Nederland 2023, <https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/rapportages-hernieuwbare-energie-voor-vervoer/documenten/publicatie/2024/06/14/rapportage-hernieuwbare-energie-voor-vervoer-in-nederland-2023>.

bestaat bijlage IX, deel B, van de richtlijn uit gebruikte bak- en braadolie, dierlijke vetten categorie 1 en 2, beschadigde gewassen, stedelijk afvalwater, gewassen op ernstig aangetaste grond en tussengewassen. Voor de laatste twee grondstoffen geldt dat wanneer ze als grondstof gebruikt wordt voor de vervaardiging van een luchtvaartbrandstof, ze dan als een geavanceerd brandstof geldt en dus niet onder de limiet valt.

Bij de berekening van de hoeveelheid geleverde hernieuwbare energie voor het voldoen aan het artikel 25-doelstelling van de richtlijn hernieuwbare energie, beperkt de richtlijn het aandeel van biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX, deel B, van de richtlijn in de energie-inhoud van geleverde brandstoffen en elektriciteit aan de vervoerssector tot 1,7%. In de context van het behalen van het artikel 7-doelstelling, stelt de richtlijn daarentegen geen limiet op het gebruik van biobrandstof uit deze grondstoffen. Het succesvolle Nederlandse beleid op de inzet van biobrandstof uit afval en residuen, heeft ervoor gezorgd dat biobrandstof, vervaardigd uit gebruikt frituurvet en gebruikte bakolie, in 2019 ongeveer 70% van alle ingezette hernieuwbare energie in vervoer vertegenwoordigde. Daarmee is invulling gegeven aan de beleidsdoelstelling om op grondstofketens met een hoge CO<sub>2</sub>-besparing in te zetten. Het hanteren van de limiet uit de richtlijn hernieuwbare energie, zal bijgevolg een forse beperking van de inzet van deze biobrandstof tot gevolg hebben. Dit in weerwil van het feit dat de regering vanuit het Klimaatakkoord en de voorjaarsnota van 2023 juist een hogere inzet van hernieuwbare energie verlangt dan de richtlijn hernieuwbare energie gebiedt. In het Klimaatakkoord is tevens afgesproken de inzet op afvalstromen en residuen voort te zetten. Biobrandstof uit bijlage IX deel B-grondstoffen kan zo binnen verantwoorde grenzen nog steeds een significante bijdrage leveren aan het behalen van de nationale doelstelling hernieuwbare energie. Daarnaast wordt de inzet van deze grondstoffen in de sectoren als de luchtvaart en de chemie van belang.

Bij het voldoen aan de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer, wordt de beperking tot 1,7% ingesteld voor het gebruik van ERE's bijlage IX-B over alle sectoren uit de richtlijn hernieuwbare energie, niettemin opgehoogd met de 20 PJ die is afgesproken in de Voorjaarsnota van 2023. Deze beperking maakt een vergroting van de inzet noodzakelijk van met name geavanceerde biobrandstof (vervaardigd uit grondstoffen, genoemd in bijlage IX, deel A, van de richtlijn), hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en geavanceerde biobrandstoffen zijn gebaseerd op geavanceerde conversietechnieken en bevinden zich veelal in een ontwikkelingsfase. De beperking van het gebruik van biobrandstof uit bijlage IX-deel B-grondstoffen beoogt een goede afweging van de belangen van beperking, stabiliteit en groeiperspectief voor geavanceerde grondstofketens, omwille van de verwezenlijking van de opklimmende klimaatdoelen.

De beperking voor het gebruik van ERE's bijlage IX-B bij het voldoen aan de jaarverplichting, moet verdeeld worden over de verschillende vervoerssectoren. Deze beperking is niet gelijkelijk over de sectoren verdeeld: op grond van de ReFuelEU Luchtvaart geldt voor de sector luchtvaart dat de verplichting ook ingevuld moet kunnen worden met biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie, terwijl voor de sector land dezelfde hoeveelheid biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX-deel B beschikbaar moet blijven als in 2023 aan die sector geleverd is. Wat aan ruimte binnen de limiet overblijft, wordt verdeeld over de sector binnenvaart en de sector land (gelet op de 20 PJ uit de voorjaarsnota van 2023).

In de sector zeevaart zal ook in de periode vanaf 2026 geen ruimte bestaan voor het gebruik van biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie. Een dergelijke mogelijkheid zou naar verwachting tot een sterke kostenstijging van brandstoffen in de overige vervoerssectoren leiden, omdat deze sectoren dan geen of veel minder ruimte hebben voor biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX-deel B en dan aangewezen zijn op duurdere geavanceerde biobrandstoffen of hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, met mogelijke sterker stijgende brandstofprijzen aan de pomp. Het ontwerpprincipe 'beperken van brandstofprijsstijgingen' verzet zich hiertegen. Met België is afgesproken het eveneens biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage



IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie voor de zeevaartsector zal uitsluiten, opdat het speelveld gelijk blijft, in lijn met het ontwerpprincipe 'behoud concurrentiepositie'.

### *2.2.3 Subverplichting gebruik biobrandstof bijlage IX, deel A, van de richtlijn hernieuwbare energie*

De wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie draagt lidstaten op om brandstofleveranciers te verplichten een gecombineerd minimumaandeel geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (op hernieuwbare waterstof gebaseerde brandstoffen) te leveren<sup>16</sup>. Voor kalenderjaar 2030 is deze minimumhoeveelheid 5,5%, met dien verstande dat het aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in 2030 ten minste 1 procentpunt bedraagt. Het combineren van doelstellingen heeft als nadeel dat investeringen meer onzekerheid kennen. Dat is niet wenselijk, omdat zowel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong als geavanceerde biobrandstoffen nodig zijn voor de energietransitie. Daarom is besloten om deze doelen te ontkoppelen en ze als afzonderlijke verplichtingen vorm te geven.

De levering van de totaal benodigde hoeveelheid geavanceerde biobrandstoffen wordt op twee manieren geborgd in de voorgestelde wijziging van het systeem hernieuwbare energie vervoer. Ten eerste wordt in de sector zeevaart – door uitsluiting van conventionele biobrandstoffen en biobrandstoffen uit grondstoffen uit bijlage IX-deel B van de richtlijn hernieuwbare energie – weinig alternatief geboden voor het gebruik van geavanceerde biobrandstoffen. Hoewel ook hernieuwbare elektriciteit, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en overige biobrandstoffen kunnen worden ingezet, is de beschikbaarheid daarvan naar verwachting niet toereikend om aan de jaarverplichting sector zeevaart te voldoen. Hierdoor zal de sector zeevaart een aanzienlijke hoeveelheid geavanceerde biobrandstof nodig hebben. Ten tweede zal een subverplichting aan brandstofleveranciers in de sector land worden opgelegd. De hoogte van deze subverplichting zorgt enerzijds dat aan de doelstelling van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie wordt voldaan, indien aan de sector zeevaart de verwachte hoeveelheid geavanceerde biobrandstof wordt geleverd. Anderzijds biedt de subverplichting aan brandstofleveranciers in de sector land de brandstofproducenten de zekerheid van een afzetmarkt.

### *2.2.4 Subverplichting gebruik hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong*

Zoals de vorige subparagraaf uitlegt, verlangt de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie dat de lidstaat van zijn brandstofleveranciers verplicht om een gecombineerd minimumaandeel geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong te leveren, maar dat nationaal besloten is om deze doelen als afzonderlijke verplichtingen vorm te geven.

Als gevolg van deze beleidskeuze, zal in de systematiek hernieuwbare energie vervoer voor elke sector een subdoelstelling voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong gelden. Op deze wijze wordt de inzet van deze brandstoffen in alle sectoren gestimuleerd. Dit subdoel kan, overeenkomstig de mogelijkheden van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie, worden ingevuld met directe inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in vervoer, of door het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong als tussenproduct bij de vervaardiging van conventionele vervoersbrandstoffen en biobrandstoffen (in raffinageprocessen). Voor elke sector zal een eigen ingroeipad voor de subverplichting bepaald worden.

### *2.3 Het gebruik van op hernieuwbare waterstof gebaseerde brandstoffen in raffinageprocessen*

De hoeveelheid gebruikte hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van conventionele vervoersbrandstoffen en biobrandstoffen, mag de raffinaderijhouder inboeken ter verwerving van zogenaamde raffinagereductie-eenheden (RARE's). Deze RARE's mag een leverancier tot eindverbruik inzetten voor het voldoen aan zijn subverplichting hernieuwbare

---

<sup>16</sup> Artikel 25, eerste lid, onderdeel b, van de herziene richtlijn hernieuwbare energie.

brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de verschillende sectoren, waarmee een afzetmarkt voor deze verhandelbare eenheden geschapen is.

Niettemin geniet het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in vervoer de voorkeur boven de inzet in raffinaderijprocessen, omdat dit daadwerkelijk tot de vervanging van fossiele brandstoffen door hernieuwbare energiedragers leidt. Om te voorkomen dat de inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in raffinaderijprocessen ten koste gaat van de directe inzet van deze brandstoffen in vervoer, zal de systematiek hernieuwbare energie vervoer van een of meerdere correctiefactoren gebruik maken voor de inzet van RARE's bij het voldoen aan de subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de verschillende sectoren. Deze correctiefactoren zullen in de Regeling energie vervoer worden vastgelegd.

#### *2.4 Het verhandelen van eenheden tussen vervoerssectoren*

De keuze voor sectorsturing waarborgt dat elke vervoerssector verduurzaamt en dat de vervuiler betaalt. Om ook kosteneffectiviteit te borgen, is beperkte handel van emissie- en raffinagereductie-eenheden tussen de vervoerssectoren mogelijk. Voor de sector luchtvaart, waar bijzondere Uniewetgeving (ReFuelEU Luchtvaart) het opleggen van een aanvullende verplichting voor luchtvaartbrandstoffen bemoeilijkt, geldt dat de leveranciers tot eindverbruik ook aan hun jaarverplichting voor de sector luchtvaart kunnen voldoen met ERE's uit de sectoren land, binnenvaart en zeevaart, alsmede met RARE's, verkregen uit raffinaderijprocessen (zie paragraaf 2.3). Ook de leveranciers tot eindverbruik van de sectoren binnenvaart en zeevaart kunnen een gedeelte van hun jaarverplichting invullen met ERE's uit een andere sector alsook met RARE's. Op die manier wordt bewaakt dat de kostenverschillen in deze sectoren beperkt zijn en wordt voorkomen dat een ongewenst weglekeffect naar buurlanden zou kunnen ontstaan. Binnen de sector land kunnen geen eenheden afkomstig uit een andere vervoerssector worden ingezet, maar bestaat wel de mogelijkheid om RARE's in te zetten voor het subdoel voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.

#### *2.5 Het inboeken van geleverde elektriciteit aan wegvoertuigen of mobiele machines*

Het Besluit energie vervoer voert een nieuw soort inboeker in, te weten de onderneming die elektriciteit aan wegvoertuigen en mobiele machines levert met behulp van verwisselbare accu's. Het betreft bijzondere accu's die ontworpen zijn om snel verwisseld te kunnen worden. Deze verruiming van de soort inboeker houdt verband met nieuwe ontwikkelingen op de elektriciteitsmarkt, waarbij elektriciteit op een andere manier wordt geleverd dan rechtstreeks van het elektriciteitsnet met behulp van een laadstekker.

Het inboeken van geleverde elektriciteit aan een accu wordt niet mogelijk gemaakt in de systematiek hernieuwbare energie vervoer, omdat accu's voor diverse doeleinden kunnen worden en niet uitgesloten kan worden dat de elektriciteit voor een andere bestemming van vervoer en mobiele machines gebruikt zal worden. Een inboekbevoegdheid voor geleverde elektriciteit aan een accu zou de systematiek hernieuwbare energie vervoer fraudegevoeliger maken en de geboden controle op de naleving zou gepaard gaan met het aanvullende uitvoeringslasten.

Deze nieuwe inboeker vertoont een sterke gelijkenis met de onderneming die aan binnenschepen elektriciteit levert met behulp van een accupakket of elektrolyt. Gelet op de toename van het gebruik van elektriciteit voor de voortstuwing van zeeschepen, breidt het Besluit energie vervoer deze mogelijkheid uit naar geleverde elektriciteit met behulp van een accupakket of aan zeeschepen. De inboekbevoegdheid ziet op zowel volledig elektrisch aangedreven vaartuigen als hybride vaartuigen, te weten vaartuigen die ook een verbrandingsmotor aan boord hebben.

De inboeker is verantwoordelijk voor het aantonen van de bestemming van de geleverde elektriciteit. Het leveren van elektriciteit dat enkel bedoeld is voor de stroombehoefte op de ligplaats van vaartuigen (walstroom) of opstelplaats van luchtvaartuigen (dokstroom), mag de inboeker geen onderwerp van een inboeking maken.

## 2.6 Het gebruik van de inboekdienstverlener voor geleverde elektriciteit

Kleine hoeveelheden in een kalenderjaar geleverde elektriciteit moeten met behulp van een inboekdienstverlener ingeboekt worden. In het huidige systeem hernieuwbare energie vervoer wegen de administratieve lasten voor kleine ondernemingen en huishoudens niet op tegen de opbrengst van de bijgeschreven ERE's voor ingeboekte elektriciteit. Bovendien staan de uitvoeringslasten voor de NEa voor rekeningen van kleine ondernemingen en huishoudens niet in verhouding tot de hoeveelheid ingeboekte hernieuwbare elektriciteit per rekening; uitvoeringslasten die voornamelijk het gevolg zijn van de onbekendheid van deze inboekers met de systematiek hernieuwbare energie vervoer. Een inboekdienstverlener zal de administratieve lasten van kleine ondernemingen en huishoudens overnemen, waardoor de voordelen van deelname aan de systematiek hernieuwbare energie vervoer ook voor deze groep mogelijk gemaakt worden. Omdat de inboekdienstverlener met het systeem hernieuwbare energie vervoer bekend moet zijn en op eigen naam met eigen rekening moet kunnen inboeken, zal het aantal rekeningen in het Register hernieuwbare energie beperkt zijn en ook de uitvoeringslasten van de NEa afnemen.

Voor ondernemingen die grotere hoeveelheden hernieuwbare elektriciteit inboeken, staan de uitvoeringslasten voor de NEa beter in verhouding. Ze kunnen daarom een eigen rekening blijven openen en hoeven geen gebruik van een inboekdienstverlener te maken. Indien een dergelijke onderneming gebruik van een inboekdienstverlener wenst te maken, dan is dit niettemin mogelijk. De Regeling energie vervoer zal een inboekdrempelwaarde voor het gebruik van de inboekdienstverlener bepalen. Inboekers van geleverde of geladen elektriciteit die onder een drempelwaarde uitkomen, moeten vanaf 2026 een inboekdienstverlener gebruiken. De drempelwaarde geldt niet voor een inboeker die, naast geleverde elektriciteit, ook andere soorten hernieuwbare energie levert. In de Regeling energie vervoer zullen ook aanvullende vereisten gesteld worden, zoals op het gebied van de inboekverificatie.

## 2.7 Kwantitatieve bijdrage aan de klimaatdoelstellingen

Voor het Klimaatakkoord kunnen alleen biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong niet zijnde waterstof (e-fuels)<sup>17</sup> een aanvullende bijdrage aan de beperking van de uitlaatemissie leveren. Voor elektriciteit en waterstof (grijs en groen) gelden immers geen uitlaatemissie, omdat deze energiedragers lokaal geen CO<sub>2</sub> uitstoten.

Voor elektriciteit en waterstof geldt dat de CO<sub>2</sub>-besparing binnen het Klimaatakkoord al wordt toegerekend aan de bijbehorende stimuleringsmaatregel (zoals Stimulans EV, SWiM)<sup>18</sup>. Geleverde elektriciteit en waterstof aan deze *zero emission* (ZE) voertuigen, kan echter ook ingeboekt worden, hetgeen ten koste gaat van de inzet van biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong niet zijnde waterstof, waardoor de hoogte van de bijdrage aan de klimaatdoelstelling moeilijk te bepalen is. Bij een hogere inzet van elektriciteit in vervoer in de systematiek hernieuwbare energie vervoer, daalt de inzet van biobrandstoffen en elektrobrandstoffen hernieuwbare brandstoffen en neemt de bijdrage aan de doelstelling in het Klimaatakkoord dus af. Daarnaast zorgt de toename van het gebruik van ZE-voertuigen voor een afname van het gebruik van brandstoffen. Door efficiëntieverschillen zal de inzet van elektriciteit per PJ zorgen voor de afname van ongeveer 2 PJ aan biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong niet zijnde waterstof.

### 2.7.1 Bijdrage van de jaarverplichting van de sector land

Met de verwachte grootte van de brandstofplas in 2030 op basis van de KEV22<sup>19</sup> en de hoogte van de subverplichting op geavanceerde biobrandstof (uit grondstoffen uit bijlage IX, deel A, van de richtlijn

---

<sup>17</sup> Koolstofhoudende synthetische brandstoffen die met behulp van elektriciteit worden vervaardigd uit afgevangen koolstofdioxide of koolstofmonoxide, samen met waterstof, verkregen uit duurzame elektriciteitsbronnen zoals wind- en zonne-energie, of uit kernenergie.

<sup>18</sup> SWiM: Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit, paragraaf Waterstof in Mobiliteit.

<sup>19</sup> PBL, Klimaat- en Energieverkenning 2022, <https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2022>

hernieuwbare energie), is de ketenemissiebesparing in de sector land in dat kalenderjaar naar verwachting 3,5 Mton<sup>20</sup>. De verwachte inzet van geavanceerde biobrandstof is 40 PJ. Voor het Klimaatakkoord levert dit dan ongeveer 2,9 Mton aan CO<sub>2eq</sub>-besparing op<sup>21</sup>.

Daarnaast bestaat binnen de jaarverplichting van de sector land ruimte om een besparing te behalen met conventionele biobrandstoffen, biobrandstof uit grondstoffen uit bijlage IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, elektriciteit en biobrandstoffen uit vetten categorie 1 en 2.

Met de aannames uit voorgenoemde nota in combinatie met de ramingen uit de KEV22, zal naar verwachting voor 16 PJ aan elektriciteit worden ingeboekt. Dit heeft tot gevolg dat nog 30 PJ aan biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong nodig zijn om aan de jaarverplichting in de sector land te voldoen. Dit komt overeen met een besparing van ongeveer 2 Mton CO<sub>2eq</sub><sup>22</sup>. Indien meer geleverde elektriciteit in de systematiek hernieuwbare energie vervoer ingeboekt wordt, als gevolg van een hoger aandeel elektriciteit uit hernieuwbare bronnen in het elektriciteitsnet of een verdere uitbreiding van het elektrische wagenpark, dan zullen minder biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong benodigd zijn om aan de jaarverplichting te voldoen.

Het gevolg van een hoger aandeel elektriciteit in de vervoerssector, is dat met de jaarverplichting minder CO<sub>2eq</sub>-besparing<sup>23</sup> in deze sector behaald wordt. De jaarverplichting kan alleen bijdragen aan deze uitstootbesparing door inzet van hernieuwbare vloeibare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, omdat de besparing toegerekend wordt aan het stimuleringsbeleid van elektrische voertuigen. Groene en grijze stroom zijn immers emissievrij<sup>24</sup>.

#### *2.7.2 Bijdrage van de jaarverplichting van de sector binnenvaart*

In de binnenvaart zal het grootste deel van de verduurzaming plaatsvinden als gevolg van de jaarverplichting van de sector binnenvaart. Om de 14,5%-ketenemissiebesparing te behalen, is naar verwachting een besparing van 0,7 Mton CO<sub>2</sub> nodig<sup>25</sup>. De vastgestelde grondstoflimieten en de veronderstelde besparing per soort hernieuwbare energie zal naar verwachting leiden tot een inzet van 8 PJ aan biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Deze inzet in de sector binnenvaart behaalt voor het Klimaatakkoord een besparing van 0,6 Mton<sup>26</sup>.

#### *2.7.3 Bijdrage van de jaarverplichting van de sector luchtvaart*

Aangezien ReFuelEU Luchtvaart belet dat een hogere jaarverplichting aan de sector luchtvaart opgelegd wordt dan het percentage van de bijmengverplichting groot is, zal met de systematiek hernieuwbare energie vervoer het percentage van de Uniewetgeving worden gevolgd. De ReFuelEU Luchtvaart en daarmee ook de jaarverplichting van 5,3%, behaalt naar verwachting een ketenemissiereductie van 0,8 Mton CO<sub>2eq</sub><sup>27</sup>, wat overeenkomt met de inzet van 9,5 PJ aan geleverde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Aangezien luchtvaart geen onderdeel is van het Klimaatakkoord, zal met de systematiek hernieuwbare energie vervoer geen aanvullende besparing hiervoor behaald worden. Wel draagt het bij aan de internationale afspraken met betrekking tot de sector, zoals CORSIA.

#### *2.7.4 Bijdrage van de jaarverplichting van de sector zeevaart*

In de zeevaart zal de jaarverplichting tot de inzet van meer biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong leiden dan de FuelEU Maritiem verlangt. De

---

<sup>20</sup> Vanaf het moment van grondstofdelving tot het moment van gebruik (well-to-wheel).

<sup>21</sup> Het klimaatakkoord neemt slechts de emissies in beschouwing die uit de uitlaat komen (tank-to-wheel).

<sup>22</sup> Tank-to-wheel.

<sup>23</sup> Tank-to-wheel.

<sup>24</sup> Tank-to-wheel.

<sup>25</sup> Well-to-wake.

<sup>26</sup> Tank-to-wake.

<sup>27</sup> Well-to-wing.

jaarverplichting van 8,2% behaalt naar verwachting een ketenuitstootbesparing van 3,3 Mton CO<sub>2eq</sub><sup>28</sup>, wat naar verwachting de inzet van 39 PJ aan geleverde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong aan zeevaart betekent. Aangezien de FuelEU Martiem en de jaarverplichting van de sector zeevaart afwijken in de hoogte van de verplichting, in de verplichting houdende vloot en in de brandstoffen die kunnen bijdragen aan de emissiereductie, is niet in te schatten wat de aanvullende inzet van hernieuwbare energie is die met de jaarverplichting van de sector zeevaart behaald wordt. De zeevaart telt als internationale sector niet mee voor het behalen van het Klimaatakkoord.

### *2.8 Het afschrijven en sparen van ERE's bij de jaarafsluiting*

Het Register hernieuwbare energie schrijft de jaarverplichting in een vaste volgorde af. Ten eerste schrijft het register het aantal ERE's van de rekening af om te voldoen aan subverplichtingen geavanceerd en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong te voldoen (voor de subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong: de RARE's), ongeacht het saldo. Vervolgens schrijft het register de ERE's conventioneel en bijlage IX-B af tot aan de maximale inzet van die eenheden. Daarna schrijft het register de ERE's overig en elektriciteit af.

Na afschrijving van de jaarverplichting, kunnen rekeninghouders overgebleven ERE's beperkt meenemen naar het volgende jaar (sparen).

## **3. Uitvoering en handhaving**

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) is primair verantwoordelijk voor de uitvoering (artikel 2.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer) en handhaving (artikel 18.2f, tweede lid, van de Wet milieubeheer) van de systematiek onder de richtlijn hernieuwbare energie en de raffinagereductie vervoersbrandstoffen, uitgewerkt in de titels 9.7 en 9.8 van de Wet milieubeheer. Ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wet milieubeheer dient het bestuur van de NEa te zorgen dat de werkzaamheden, die voortvloeien uit artikel 18.2f, gescheiden van de overige werkzaamheden uitgevoerd worden.

De NEa beheert het Register hernieuwbare energie en het Register raffinagereductie-eenheden, bedoeld in paragrafen 9.7.5, onderscheidenlijk 9.8.4, van de Wet milieubeheer. Deze registers zijn essentieel voor het halen van de doelstellingen van de richtlijn hernieuwbare energie. Het eerste register bevat de emissiereductie-eenheden van de verschillende sectoren en het tweede register de raffinagereductie-eenheden. De systematiek hernieuwbare energie vervoer, zoals neergelegd in de titels 9.7 en 9.8 van de Wet milieubeheer en uitgewerkt in het Besluit energie vervoer en de Regeling energie vervoer, kent een samenspel van certificering, verificaties, en publiekrechtelijke toezicht en handhaving.

De NEa is tevens de handhavende instantie. Daartoe beschikt de NEa onder andere over handhavinginstrumenten, zoals het opleggen van een last onder dwangsom (artikel 18.6b van de Wet milieubeheer) of een bestuurlijke boete (artikel 18.16s van de Wet milieubeheer). De NEa sluit onder meer overeenkomsten met de Douane en distributiesysteembeheerders over het uitwisselen van gegevens ten behoeve van het toezicht.

## **4. Gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu**

Met betrekking tot de regeldruk kan onderscheid worden gemaakt tussen verschillende rollen in de systematiek: sommige partijen zijn leverancier tot eindverbruik (brandstofleveranciers met een jaarverplichting) in het systeem, anderen zijn inboeker en sommige partijen vervullen beide rollen. Daarnaast zullen sommige partijen in meerdere vervoerssectoren actief zijn.

---

<sup>28</sup> Well-to-wake.

### *Gevolgen voor burgers*

Voor de burger die rijdt in een brandstofauto leidt de hogere reductiedoelstelling in de vervoerssectoren uit de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie en de nationaal afgesproken aanvullende ophoging van deze doelstelling tot een prijsstijging van 5 tot 19 Eurocent per liter brandstof (zonder btw) in 2030. Burgers die hun elektrische of hybride auto thuis opladen betalen in 2030 juist 4 tot 12 Eurocent minder per kWh.

### *Gevolgen voor bedrijven*

Voor bedrijven heeft de overgang op sectorsturing tot gevolg dat meer brandstofleveranciers dus de hoedanigheid van leverancier tot eindverbruik verkrijgen en aan een jaarverplichting onderworpen worden. Deze gevolgen voor de brandstofleveranciers aan de sectoren binnenvaart, luchtvaart en zeevaart zijn reeds in de Memorie van Toelichting bij de wijziging van de Wet milieubeheer beschreven (zie noot 1).

De mogelijkheid van leveranciers tot eindverbruik om bijgeschreven raffinagereductie-eenheden, te weten verhandelbare eenheden die uit de inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in raffinageprocessen van conventionele brandstoffen en biobrandstoffen verkregen zijn, te gebruiken voor voldoening aan de subverplichting hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, biedt ze een alternatief om aan deze subverplichting te voldoen.

Voor de bedrijven die inboekers van geleverde hernieuwbare energie zijn, betekent de aanscherping van de doelstelling van de sector land en de uitbreiding van de jaarverplichting naar de sectoren binnenvaart, luchtvaart en zeevaart dat een grotere vraag naar leveringen van hernieuwbare energie aan de vervoer ontstaat. Tevens schept de gestelde subverplichting voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en geavanceerde biobrandstoffen vraag naar deze energiedragers. Dit biedt een grotere investeringzekerheid voor de producenten van deze energiedragers.

De mogelijkheid om verhandelbare eenheden RARE's, verkregen uit de inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in raffinageprocessen van conventionele brandstoffen en biobrandstoffen, te gebruiken voor het voldoen aan de jaarverplichting, biedt leveranciers van hernieuwbare waterstof en hiervan afgeleide hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong aanvullende mogelijkheden om deze energiedragers in de systematiek hernieuwbare energie vervoer in te zetten, alsmede raffinaderijen een nieuwe mogelijkheid om deze inzet te verzilveren. Voor deze ondernemingen is dit een keuze; willen ze hiervan gebruik maken, dan zullen ze de benodigde administratieve handelingen moeten voltooien, zoals het openen van een rekening in het Register raffinagereductie-eenheden en het bijhouden en inboeken van de (bij het raffinageproces) gebruikte hoeveelheid hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Hierbij geldt dat dit een nieuwe en vrijwillige inboekmogelijkheid betreft, zonder dat voor het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in raffinageprocessen een jaarverplichting geldt. De uitbreiding van de hoedanigheid van inboekers naar ondernemingen die elektriciteit aan voertuigen en mobiele machines leveren met behulp van verwisselbare accu's brengt geen aanvullende administratieve lasten met zich mee, omdat de jaarverplichting zich niet over geleverde elektriciteit uitstrekt.

Met de invoering van een inboekdienstverlener voor geleverde of geladen elektriciteit, zullen de administratieve lasten voor kleine ondernemingen en huishoudens die geringe hoeveelheden elektriciteit leveren onderscheidenlijk laden, worden overgenomen door de inboekdienstverlener. Voor inboekdienstverleners zullen de administratieve lasten structureel aanwezig zijn, aangezien zij de administratieve lasten op zich nemen als bedrijf. Ook hier gaat het om een vrijwillige activiteit die niet met aanvullende administratieve lasten in de vorm van een jaarverplichting gepaard gaat. Om in aanmerking te komen voor de hoedanigheid van inboekdienstverlener, moet de onderneming aantonen dat ze naar verwachting boven de gestelde inboekondergrens (drempelwaarde) zullen uitkomen. Dit heeft eenmalige administratieve lasten tot gevolg.

Tabel 2: Administratieve lasten inboekers van inzet hernieuwbare brandstoffen in raffinageprocessen

Activiteit	Grootte bedrijf *	Aantal bedrijven	Aantal uren of FTE		Kosten per eenheid (€) **	Totaal (x1000 €)
Kennisneming regelgeving	groot	5	24	Uur	47	6
Implementatie regelgeving	groot	5	100	Uur	47	24
Openen rekening bij de NEa	groot	5	8	Uur	47	2
<b>Totaal eenmalige kosten</b>						<b>32</b>
Inboeken, handelen en gebruik RARE's	groot	5	0.05	FTE	84600	21
Controle / inspecties / audits voor gecertificeerde hernieuwbare brandstoffen	groot	5	nvt	auditkosten	4000	20
<b>Totaal structurele kosten</b>						<b>41</b>

#### Gecombineerd / totaal

Activiteit	Grootte bedrijf	Totaal (x1000 €)
Enmalig	n.v.t.	32
Structureel	middel	41

#### *Gevolgen voor het milieu*

De in het Besluit energie vervoer per sector opgenomen jaarverplichting en zijn subverplichtingen zullen leiden tot een groei van de inzet van hernieuwbare energiedragers in de verschillende sectoren, met een bijbehorende CO<sub>2eq</sub>-besparing in de verschillende sectoren tot gevolg.

#### 5. Advisering en consultatie

PM ATR  
PM NEa  
PM Internetconsultatie

#### II Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A (artikel 1)

Aan het begrippenkader worden de omschrijvingen van 'dokstroomvoorziening', 'LPG' en 'walstroomvoorziening' toegevoegd. De begrippen 'belastingentrepot', 'opslaglocatie' en 'vrijwillig systeem' worden geschrapt, omdat ze reeds in de Wet milieubeheer staan; andere begrippen worden geschrapt, omdat ze in de systematiek hernieuwbare energie vervoer niet langer worden gebruikt. De omschrijvingen van 'directe lijn' en 'redelijke mate van zekerheid' worden aan de bepalingen van de nieuwe systematiek hernieuwbare energie vervoer aangepast.

Onderdeel C (artikel 2)

Artikel 2 wordt naar de paragraaf over de jaarverplichting hernieuwbare energie verplaatst (zie onderdeel B) en aangepast aan de nieuwe systematiek hernieuwbare energie vervoer.

Met de wijziging in het eerste lid, onderdeel b, worden de brandstoffen die ingezet worden in nationale of internationale militaire operaties en samenwerking van de jaarverplichting hernieuwbare energie uitgesloten.

Het tweede lid beschrijft de volgorde van afschrijving tussen de vervoerssectoren. Deze volgorde is van belang indien de brandstofleverancier de hoedanigheid van leverancier tot eindverbruik in meerdere vervoerssectoren heeft. In dat geval schrijft het Register hernieuwbare energie (register) als eerste de jaarverplichting van de sector land af, om vervolgens en voor zover van toepassing, de jaarverplichting van de sector binnenvaart, de sector luchtvaart en ten slotte de sector zeevaart af te schrijven.

#### Onderdeel D en E (nieuwe subparagraaf en artikel 3)

Vanwege de zogenoemde sectorsturing, waarbij elke vervoerssector een eigen jaarverplichting krijgt, wordt het Besluit energie vervoer van verduidelijkende subparagrafen voorzien. Subparagraaf 2.1 bevat de bepalingen over de jaarverplichting hernieuwbare energie van de sector land.

Artikel 3 somt de percentages van de jaarverplichting van de sector land op. Evenals het huidige artikel 3, bestaat de bepaling uit het algemene percentage van de jaarverplichting (eerste lid), verplichte aandelen hernieuwbare energie (voor geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, vierde en zesde lid) en beperkingen aan het gebruik van soorten biobrandstof (conventionele biobrandstof en bijlage IX-B, derde en vijfde lid)). Voor de sector land is van belang dat de jaarverplichting uitsluitend met ERE's uit de sector land voldaan mag worden (tweede lid). Voor het verplichte aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting, is de inzet van RARE's tot een (bij ministeriële regeling) bepaald percentage toegestaan (zevende lid).

#### Onderdeel G (artikel 5)

Het eerste lid beschrijft de volgorde waarop het register de ERE's en RARE's afschrijft voor de jaarverplichting van de sector land. Voor het verplichte aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting, schrijft het register eerst RARE's tot het (bij ministeriële regeling) bepaalde percentage af, voordat het de ERE's hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong afschrijft. Het tweede lid beschrijft de opbouw van een eventueel negatief saldo aan ERE's, waarbij geldt dat het register de verplichte aandelen hernieuwbare energie (voor geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) uit het eerste lid afschrijft ongeacht het saldo, waardoor die voor soorten ERE's ook een negatief saldo kan ontstaan.

#### Onderdeel H (artikelen 5a, 5c, 5d, 5f, 5g en 5i)

Artikel 5a maakt deel uit van de nieuwe subparagraaf 2.2 Jaarverplichting sector binnenvaart. Anders dan de sector land, is het gebruik van ERE's uit een andere vervoerssector toegestaan tot een per kalenderjaar bepaald percentage. Daarentegen mogen ERE's conventioneel niet voor het voldoen aan de jaarverplichting ingezet worden. Voor het verplichte aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting, is het gebruik van RARE's tot een (bij ministeriële regeling) bepaald percentage toegestaan.

Artikel 5c bepaalt in de onderdelen a tot en met f van het eerste lid, de volgorde die het register hanteert bij de afschrijving van ERE's en RARE's voor de jaarverplichting van de sector binnenvaart. Omdat bij het voldoen aan de jaarverplichting sector binnenvaart het gebruik van ERE's uit een andere vervoerssector tot een (bij ministeriële regeling) bepaald percentage toegestaan is, bepaalt de aanhef van het eerste lid de volgorde van afschrijving binnen de soorten ERE's. Daarbij geldt, dat het register bij de afschrijving van de jaarverplichting eerst de soort ERE's binnen de sector binnenvaart afschrijft en vervolgens de ERE's afschrijft in de volgorde sector zeevaart, de sector land en de sector



luchtvaart. Het tweede lid beschrijft de opbouw van een eventueel negatief saldo aan ERE's, waarbij geldt dat het register de verplichte aandelen hernieuwbare energie (voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) uit het eerste lid ongeacht het saldo afschrijft, waardoor voor ERE's hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong voor de sector binnenvaart ook een negatief saldo kan ontstaan.

Artikel 5d maakt deel uit van de nieuwe subparagraaf 2.3 Jaarverplichting sector luchtvaart. In deze sector is het gebruik van ERE's uit een andere vervoerssector tot het percentage van de jaarverplichting toegestaan. Evenals in de sector binnenvaart, mogen ERE's conventioneel niet voor het voldoen aan de jaarverplichting gebruikt worden. Voor het verplichte aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting, is de inzet van RARE's tot een (bij ministeriële regeling) bepaald percentage toegestaan.

Artikel 5f bepaalt in de onderdelen a tot en met f van het eerste lid, de volgorde die het register hanteert bij de afschrijving van ERE's en RARE's voor de jaarverplichting van de sector luchtvaart. Omdat bij het voldoen aan de jaarverplichting sector binnenvaart het gebruik van ERE's uit een andere vervoerssector toegestaan is, bepaalt de aanhef van het eerste lid de volgorde van afschrijving binnen de soorten ERE's. Daarbij geldt, dat het register bij de afschrijving van de jaarverplichting eerst de soort ERE's binnen de sector luchtvaart afschrijft en vervolgens de ERE's afschrijft in de volgorde sector zeevaart, de sector binnenvaart en de sector land. Het tweede lid beschrijft de opbouw van een eventueel negatief saldo aan ERE's, waarbij geldt dat het register de verplichte aandelen hernieuwbare energie (voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) uit het eerste lid ongeacht het saldo afschrijft, waardoor voor ERE's hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong ook een negatief saldo kan ontstaan.

Artikel 5g maakt deel uit van de nieuwe subparagraaf 2.4 Jaarverplichting sector zeevaart. In deze sector, is het gebruik van ERE's uit een andere vervoerssector toegestaan tot een per kalenderjaar bepaald percentage. ERE's conventioneel en bijlage IX-B mogen niet voor het voldoen aan de jaarverplichting sector zeevaart ingezet worden. Voor het verplichte aandeel hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarverplichting, is de inzet van RARE's tot een (bij ministeriële regeling) bepaald percentage toegestaan.

Artikel 5i bepaalt in de onderdelen a tot en met e van het eerste lid, de volgorde die het register hanteert bij de afschrijving van ERE's en RARE's voor de jaarverplichting van de sector zeevaart. Omdat bij het voldoen aan de jaarverplichting sector zeevaart het gebruik van ERE's uit een andere vervoerssector toegestaan is, bepaalt de aanhef van het eerste lid de volgorde van afschrijving binnen de soorten ERE's. Daarbij geldt, dat het register bij de afschrijving van de jaarverplichting eerst de soort ERE's binnen de sector zeevaart afschrijft en vervolgens de ERE's afschrijft in de volgorde sector binnenvaart, de sector land en de sector luchtvaart. Het tweede lid beschrijft de opbouw van een eventueel negatief saldo aan ERE's, waarbij geldt dat het register de verplichte aandelen hernieuwbare energie (voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) uit het eerste lid ongeacht het saldo afschrijft, waardoor voor ERE's hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong voor de sector zeevaart ook een negatief saldo kan ontstaan.

#### Onderdeel I (artikel 6)

Artikel 6 is onderdeel van de paragraaf over ERE's en bepaalt evenals het huidige artikel 6 wat bij een negatief saldo aan ERE's gebeurt indien door een inboeking van geleverde hernieuwbare energie of door een overboeking ERE's op de rekening worden bijgeschreven. Indien de rekeninghouder voor meerdere sectoren een negatief saldo op zijn rekening heeft, dan schrijft het register de bijgeschreven ERE's ter voldoening aan de jaarverplichting af in de volgorde van de sector luchtvaart, de sector land, de sector binnenvaart en de sector zeevaart.

#### Onderdeel J (artikel 7)

Artikel 7 is onderdeel van de paragraaf over het inboeken van geleverde hernieuwbare energie. Het tweede lid is de uitzondering op de regel dat de inboeker de massabalans van biobrandstoffen voert over de opslaglocatie waar de vloeibare biobrandstof (al dan niet als onderdeel van een mengsel van fossiele brandstof) zich direct voorafgaand aan de levering aan de Nederlandse markt bevond. Deze uitzondering geldt uitsluitend voor ingevoerd bioLPG en bioLNG, omdat deze vloeibare biobrandstoffen op de productielocatie in verrijdbare opslagtanks gepompt wordt en die, aangekomen in Nederland, met opleggers van vrachtwagens direct naar de locaties (tankstations) verplaatst worden waar de bioLPG en bioLNG gebruikt wordt. Hierbij is van belang dat het begrip LPG in artikel 1 ook bioLNG omvat.

Voor de sectoren binnenvaart en zeevaart sluit het vierde lid bepaalde vloeibare biobrandstoffen van het inboeken uit. Het betreft het spiegelbeeld van de beperking die artikel 5a, onderscheidenlijk artikel 5g stelt aan de soort ERE's die voor het voldoen aan de jaarverplichting ingezet mogen worden.

Het nieuwe zevende lid vult het bestaande zesde lid aan, opdat bij ministeriële regeling regels gesteld kunnen worden over het aantonen van het leveren aan de Nederlandse markt en de soort fossiele brandstof waarin de vloeibare biobrandstof is bijgemengd.

#### Onderdeel K (artikel 8)

In het eerste lid zijn de bewoordingen en verwijzingen aangepast aan de Energiewet, die de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet vervangt.

#### Onderdeel L (artikel 9)

Dit artikel beschrijft de randvoorwaarden van het inboeken van een geleverde hoeveelheid vloeibare hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong. Evenals bij een geleverde vloeibare biobrandstof, kunnen bij ministeriële regeling regels gesteld worden over het aantonen van het leveren aan de Nederlandse markt en de soort fossiele brandstof waarin de vloeibare hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong is bijgemengd.

#### Onderdeel M (artikel 10)

Artikel 10 somt de voorwaarden op voor het inboeken van geleverde (of geladen) elektriciteit. De bewoording van het eerste lid wordt aangepast aan het begrippenkader van de Energiewet. De wijzigingen in het tweede lid verduidelijkt dat in de nieuwe systematiek hernieuwbare energie vervoer, geleverde elektriciteit met een directe lijn uitsluitend voor inboeken in aanmerking komt wanneer ze uit wind- of zonne-energie opgewekt is.

In het derde lid wordt de bestaande hoedanigheid van inboeker, die elektriciteit met behulp van een accupakket of elektrolyt aan binnenschepen levert, uitgebreid naar zeeschepen. Het inboeken van geleverde elektriciteit met een dok- of walstroomvoorziening is niet toegestaan, omdat voor de bevordering van dergelijke leveringen andere stimuleringsmaatregelen bestaan. Het zesde lid wordt aangevuld opdat bij ministeriële regeling regels over de inboekdienstverlener gesteld kunnen worden.

#### Onderdeel Q (artikel 14)

Artikel 14 beschrijft de gevolgen voor de afschrijving van ERE's naar aanleiding van een ambtshalve vaststelling van een hoeveelheid ingeboekte hernieuwbare energie. Bij de afschrijving zijn de bepalingen voor het afschrijven van de jaarverplichting van de desbetreffende sector van overeenkomstige toepassing.

#### Onderdeel R tot en met X (artikelen 15 tot en met 21)

Artikelen 15 tot en met 21 hebben betrekking op de verificaties die de nieuwe systematiek hernieuwbare energie vervoer kent, te weten de verificatie levering tot eindverbruik, de bioverificatie en de inboekverificatie. In artikel 15 is de bevoegdheid van de minister neergelegd om op aanvraag een verificatieprotocol goed te keuren uitgebreid naar de nieuwe verificaties. Bovendien wordt in het artikel verduidelijkt dat een goedkeuring van het verificatieprotocol vervalt bij de inwerkingtreding van een wijziging van de regelgeving indien en voor zover de wijziging het verificatieprotocol van de desbetreffende verificatie betreft.

De artikelen 16, 17 en 18 beschrijven de verificatie levering tot eindverbruik. Deze verificatie is van toepassing op de minerale oliën die met een accijnsvrijstelling geleverd worden. Bij afwezigheid van jaarlijkse informatie over de hoeveelheid tot verbruik uitgeslagen hoeveelheden accijnsvrijgestelde brandstoffen, beoogt deze verificatie de volledigheid te controleren van de (in het register) ingevoerde levering tot eindverbruik van de leverancier tot eindverbruik sector binnenvaart, de leverancier tot eindverbruik sector luchtvaart en de leverancier tot eindverbruik sector zeevaart.

De bioverificatie wordt in de artikelen 19, 20 en 21 beschreven. Deze verificatie is van toepassing op geleverd bioLPG en bioLNG en beoogt zekerheid te verschaffen over de vervaardiging uit biomassa van de vloeibare biobrandstof.

#### Onderdeel Z (artikel 25)

Met de wijziging van artikel 25 wordt de onderneming, die in aanmerking komt voor een rekening in het register met alleen een overboekfaciliteit, beperkt tot de onderneming die bedrijfsmatig in energieproducten handelt, zoals derivaten, emissierechten, ERE's en RARE's.

#### Onderdeel AA (artikel 29)

Artikel 29 verwoordt de spaarbevoegdheid van ERE's naar een volgend kalenderjaar. Voor zover het aantal op de rekening aanwezige ERE's groter is dan de spaarruimte, beschrijft het vierde lid de volgorde waarin het register soorten ERE's spaart.

#### Onderdelen AB, AC en AD (artikelen 30, 31 en 32)

De bestaande artikelen 30, 31 en 32 maken deel uit van de paragraaf over rapportages. Ze worden aangepast aan de nieuwe systematiek hernieuwbare energie vervoer.

#### Onderdeel AE (Hoofdstuk 2. Rapportage- en reductieverplichting vervoersemissies)

Met het vervallen van titel 9.8 van de Wet milieubeheer, dat ziet op de rapportage- en reductieverplichting vervoersemissies ter implementatie van de reductieverplichting van de Richtlijn brandstofkwaliteit, vervalt ook de grondslag voor de uitwerking van titel 9.8 in Hoofdstuk 2. Rapportage- en reductieverplichting vervoersemissies van het besluit. Dit hoofdstuk wordt vervangen door een nieuw hoofdstuk (zie hierna).

#### Onderdeel AF (Hoofdstuk 2. Raffinagereductie vervoersbrandstoffen)

Hoofdstuk 2 werkt titel 9.8 van de Wet milieubeheer inzake de raffinagereductie vervoersbrandstoffen uit. Paragraaf 1 (algemeen) bestaat slechts uit het begrippenkader dat in artikel 33 neergelegd is.

Artikel 34 van paragraaf 2 (inboeken) stelt de randvoorwaarde voor het inboeken van hoeveelheden in een raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van conventionele vervoersbrandstoffen of biobrandstoffen. Artikel 35 en 36 beschrijven de verificatie die beoogt zekerheid te verschaffen over de hoeveelheid in de raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van biobrandstoffen of conventionele vervoersbrandstoffen. Evenals de verificaties die hoofdstuk 1 van het Besluit energie

vervoer kent, geldt ook voor deze verificatie de verplichting dat de verificateur een verificatieprotocol ter goedkeuring aan de minister voorlegt. Artikel 37 bepaalt dat de gevolgen van een ambtshalve vaststelling van de ingeboekte hoeveelheid in een raffinaderij gebruikte hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong bij de vervaardiging van conventionele vervoersbrandstoffen of biobrandstoffen, wordt verrekend met het saldo aan RARE's van het lopende kalenderjaar.

Paragraaf 3 (register raffinagereductie-eenheden) bevat in artikel 39 en 40 bepalingen van registerbeheer en in artikel 41 de regels voor het sparen van RARE's. Ten slotte verlangt paragraaf 4 (rapportage), dat slechts uit artikel 42 bestaat, de samenstelling door de NEa van een overzicht van het aantal in het register bijgeschreven en het aantal in dat kalenderjaar gespaarde RARE's.

### III Implementatietabel

In onderstaande implementatietabel is aangegeven in welk artikelen van de nationale wet- en regelgeving de artikelen van wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie (Richtlijn (EU) 2023/2413) zijn omgezet.

In de implementatietabel zijn de artikel(leden) die verband houden met bepalingen op het gebied van hernieuwbare energie vervoer, onderdeel uitmakend van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer en onderhavige wijziging van het Besluit energie vervoer, en vallend onder de beleidsmatige verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, in de eerste kolom voorzien van een asterix\*.

Wijziging in richtlijn	Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving invulling beleidsruimte
<b>wijziging van (EU) 2018/2001</b>		
<b>Artikel 2</b>		
punt 1 (energie uit hernieuwbare bronnen)*	Reeds geïmplementeerd in art. 9.7.1.1 van de Wet milieubeheer (definitie <i>hernieuwbare energie</i> ).	
punt 4 (bruto-eindverbruik van energie)*	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen	
punt 22bis (hernieuwbare brandstoffen)*	Geïmplementeerd via definities van biobrandstof en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in art. 9.7.1.1 van de Wet milieubeheer	
punt 36 (hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong)*	Geïmplementeerd in art. 9.7.1.1 van de Wet milieubeheer (definitie <i>hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong</i> )	
<b>Artikel 3</b>		
Lid 1*	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	Lidstaten stellen nationale bijdragen vast.
Lid 3	Implementatie in steunregelingen biomassa	Mogelijkheden tot nemen van extra criteria: geen genomen

Lid 3 bis	Implementatie in steunregelingen biomassa	Keuze om onder genoemde voorwaarden af te wijken van het cascaderend gebruik van biomassa: beleidsmatige keuze dient nog gemaakt te worden
Lid 3 ter	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen indien wordt gekozen af te wijken van cascaderend gebruik biomassa	Rapportageverplichting aan EU, indien wordt gekozen af te wijken.
Lid 3 quater	Implementatie in steunregelingen biomassa	
Lid 3 quinquies	Implementatie in steunregelingen biomassa	
Lid 4 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen	Opstellen van een kader (steunregelingen en maatregelen) om de invoeren van hernieuwbare stroomafnameovereenkomsten te vergemakkelijken. Keuze om samenvatting beleid en maatregelen op grond van kader, en beoordeling uitvoering op te nemen in de geïntegreerde nationale energie- en klimaatplannen en voortgangsverslagen
<b>Artikel 7</b>		
Lid 1, 2 en 4.a*	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Betreft rekenregels, in afstemming met CBS, PBL en TNO.	Geen
<b>Artikel 9</b>		
Lid 1 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Invulling en aantal gezamenlijke projecten aan LS	<p>1. Voor transport van op zee geproduceerde energie via (hybride) interconnectoren, of eventuele toekomstige internationale waterstofverbindingen op zee zijn afspraken gemaakt en overeenkomsten gesloten.</p> <p>2. De lidstaten streven ernaar om in hun maritieme ruimtelijke planning ruimte toe te wijzen aan projecten voor hernieuwbare offshore-energie: dit doet het kabinet elke 6 jaar via het Programma Noordzee. Wettelijke basis is Omgevingswet en Waterwet.</p>
Lid 7 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen, bestaand NSEC. Publiceren van informatie over de volumes hernieuwbare offshore energie die zij voornemens zijn te realiseren via aanbestedingen gebeurt via Ontwikkelkader windenergie op zee, waarin de routekaart windenergie op zee is opgenomen. Wettelijke basis is Elektriciteitswet, en straks Energiewet.	<p>Kan-bepaling: keuze opnemen hernieuwbare energiegemeenschappen in gezamenlijke projecten voor hernieuwbare off-shore energie.</p> <p>Kan-bepaling wordt voorlopig niet ingevuld.</p>
<b>Artikel 15</b>		
Lid 1		Nog niet duidelijk
Lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Technische specificaties kunnen door LS zelf worden bepaald	Geen wijziging in de aanbestedingswet of ander wetten, maar via factsheet binnen PIANO of andere overheidsaanbestedingsplatforms
Lid 2 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen	

Lid 3	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen	In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten elke 5 jaar een Transitievisie warmte vaststellen. Met die transitievisie maken gemeenten het tijdspad inzichtelijk: wanneer kunnen welke wijken of buurten van het aardgas worden afgekoppeld. Voor de wijken of buurten die voor 2030 gepland staan, maakt de gemeente ook al de mogelijke warmte-alternatieven bekend. De eerste Transitievisies warmte zijn eind 2021 vastgesteld door gemeenten. Ook is afgesproken dat er een Regionaal Structuur Warmte wordt opgesteld in alle regio's in Nederland. Ook hiervan de zijn de eerste versies in 2021 vastgesteld.
Lid 8	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen, rapportage in INEK, en rapportageverplichting EU	
Lid 9	Geen implementatie nodig: actie CIE	
<b>Artikel 15 bis</b>		
Lid 1	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijke handelen en vraagt vaststelling streefcijfer voor gebouwde omgeving en rapportageverplichting aan EU	Streefcijfer wordt meegenomen in INEK 2024 en voorgenomen is aan te sluiten bij indicatiefcijfer van EU van 49% hernieuwbare energie
Lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen en rapportageverplichting aan EU. Keuzemogelijkheid voor wel of niet meenemen restwarmte.	Wijze van berekening wordt in overleg met TNO/PBL bepaald
Lid 3	Implementatie wordt deels vormgegeven door feitelijk handelen en deels zal het Bbl hierop moeten worden aangepast, LS kunnen hernieuwbare energie in bouwvoorschriften bevorderen	Er zal beleidsarme implementatie plaatsvinden, want het is grotendeels al verankerd in bestaand feitelijk handelen en het Bbl. Deels zal aanpassing van het Bbl plaatsvinden. Dit geldt alleen voor het stuk "vervanging van het verwarmingssysteem".
Lid 4	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen, voorbeeldfunctie zon op daken van publieke gebouwen. Mogelijkheid om daken publieke of publiek-private gebouwen door derde partijen te laten gebruiken voor dit doel. Het gaat hier om een 'kan'-bepaling dus dat geeft beleidsruimte om hier wel of niet iets mee te doen.	Huidige beleidsvragen: exacte invulling van voorbeeldfunctie, en of gebruik wordt gemaakt van kan-bepaling. Voorbeeld: "Programma Zon op Rijksdaken"
Lid 5	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Beleidsruimte is groot: "kunnen" samenwerking tussen lokale overheden en hernieuwbare energiegemeenschappen versterken	Wordt uitvoering gegeven aan de kan-bepaling, door bijvoorbeeld participatiecoalitie Regionale Energie Strategieën.
Lid 6	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Beleidsruimte: groot, LS maken gebruik van passende maatregelen voor het stimuleren en certificeren van hernieuwbare energie en kunnen innovatieve technologie bevorderen (kan-bepaling).	NL geeft al uitvoering aan deze kan-bepaling. Voorbeelden: SDE+++ Salderingsregeling ISDE SVVE SCE Innovatiesubsidies Nationaal Warmtefonds

		<p>Verbeteren benutten hypotheek voor het financieren van</p> <p>verduurzamingsmaatregelen</p> <p>Verbeter Je Huis Platform</p> <p>Convenant Verduurzaming Koopketen</p> <p>Programma hybride warmte, inclusief normering hybride verwarmingsinstallaties en het actieplan hybride warmtepompen met daarin afspraken</p> <p>over uniforme communicatie, een eenduidige monitoring van aantallen, monitoring van de impact op de netcapaciteit en de opschaling van producten en opleiding van installateurs.</p>
<b>Artikel 15 ter</b>		
Lid 1	Implementatie wordt vormgegeven door een overzicht van bestaande (ruimtelijke) plannen voor het bereiken van de doelstelling voor hernieuwbare energie Uiterlijk op 21 mei 2025 aan te voldoen.	<p>Beleidsruimte is groot, wijze waarop is niet bepaald.</p> <p>Uit de KEV-analyse blijkt de REDIII doelstelling rond hernieuwbare energie binnen de bandbreedte te liggen, daarom kan voor dit overzicht gebruik gemaakt worden van de bestaande plannen. Dit betekent dat wij beleidsarm implementeren.</p>
Lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	Voorwaarden voor het genoemde overzicht in lid 1.
Lid 3	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	Voorkeur voor locaties voor hernieuwbare energie in overzicht waar meervoudig ruimtelijk gebruik kan, is al onderdeel van huidig beleid.
Lid 4	Evaluatie en monitoring overzicht. Moet onderdeel worden van jaarlijks Integraal Energie- en Klimaatplan.	
<b>Artikel 15 quater</b>		
Lid 1	<p>Vaststellen gebieden voor versnelde uitrol van hernieuwbare energie vóór 21/2/2026.</p> <p>Implementatie aan de orde.</p> <p>Het is wenselijk om de taakverdeling tussen Rijk en provincies wettelijk te expliciteren. Als verder gekozen wordt voor het voertuig van de Omgevingswet, dan zou dat moeten gebeuren in de artikelen 2.18 en 2.19 van de Omgevingswet.</p> <p>Voor zover de provincies aan zet zijn kan het wenselijk zijn – ter verzekering van een volledige omzetting van de richtlijn – ter zake bij amvb instructieregels vast te stellen. Uiterlijk op 21 mei 2025 aan te voldoen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verkenning welke rijksprogramma's en -projecten kansrijk zijn als versneld uitrolgebied.</li> <li>2. Informeren enkele relevante stakeholders over deze mogelijkheid voor andere gebieden.</li> <li>3. Keuze voor stelsel uit drie opties: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Aparte wet</li> <li>b) Omgevingswet</li> <li>c) Omgevingswet en Wet op Zee.</li> </ol> </li> </ol> <p>Vooralsnog voorkeur optie c., sluit aan bij praktijk en zorgt voor een stelsel per gebied.</p>
Lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Nationale regelgeving voldoet, geen nadere implementatie nodig.	PlanMER kan al. Om voor de plan-mer aan de vereisten te voldoen zou een verplicht programma onder de Ow een mogelijke optie zijn, waarbij dan aanvullend de verplichting kan worden opgelegd (altijd) een plan-mer op te stellen.

	<p>Later kan ter zake ook een instructieregel worden opgenomen om de noodzaak van een PlanMer duidelijk vast te leggen. Een passende beoordeling van het plan ex 6 lid 3 Hrl is op grond van de Omgevingswet al wettelijk voorgeschreven.</p>	
Lid 3	<p>Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen, deels voldoet nationale regelgeving al, deels is wellicht aanvulling nodig.</p> <p>Wellicht tzt wel instructies in AMvB opnemen irt gebieden. Openbaarheid is geborgd in paragraaf 16.3.4 en 16.77b. Omgevingswet</p>	<p>LS kiest zelf over de omvang van dergelijke gebieden.</p>
Lid 4		<p>Vaststellen gebieden voor versnelde uitrol waar al een planMER is uitgevoerd voor 21/5/2024.</p> <p>Voorlopige keuze hier geen gebruik van te maken, aangezien dit weinig versnelling brengt en wel veel aanpassingen in bestaande procedures vraagt.</p>
Lid 5	<p>Implementatie nodig ivm afwijking termijnen procedures Awb en Ow.</p> <p>Toepassen van procedure uit 16bis in geselecteerde projecten. Afwijking van termijnen en procedures Awb en Ow: wetgeving vereist.</p>	
<b>Artikel 15 quinquies</b>	<p>Uiterlijk op 21 mei 2025 aan te voldoen.</p>	
Lid 1	<p>Is reeds geborgd in bestaande wetgeving.</p> <p>Mogelijkheden tot inspraak bij gebieden uit art. 15 lid.1, geregeld in Ow en onderliggende regelgeving, artikel 16.23 Ow en afdeling 3.4 Awb.</p>	
Lid 2	<p>Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.</p>	<p>Aan artikel wordt reeds uitvoering gegeven, o.a. door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Streven in Klimaatakkoord naar tenminste 50% lokaal eigendom voor zon- en windprojecten.</li> <li>• Streven 50% lokaal eigendom OER-projecten (voorbeeldfunctie Rijk)</li> <li>• Financieel instrumentarium beschikbaar ter bevordering van lokaal draagvlak/eigendom: SCE, Ontwikkelfonds, provinciale/gemeentelijke subsidies, Participatiecoalitie (ondersteuningsprogramma), reguliere (innovatie)subsidies.</li> <li>• Kabinetsvisie en actielijnen burgerbetrokkenheid.</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ondersteuning van samenwerking tussen gemeenten en lokale gemeenschappen via RVO.</li> <li>• Kennisdeling met gemeenten, o.a. over sturingsmogelijkheden, via NP RES/VNG, inclusief de mogelijkheid tot advies en ondersteuning van NP RES</li> <li>• NPE: ontwikkeling decentraal energiesysteem, en stimuleren lokale energie-initiatieven in het energiesysteem.</li> </ul> <p>Verankering energiegemeenschappen in Energiewet.</p>
<b>Artikel 15 sexies</b>		Toepassing van de opties uit dit artikel is een mogelijkheid, geen verplichting en vergt dus een beleidskeuze.
Lid 1	<p>Mogelijkheid tot vaststellen van specifieke infrastructuurgebieden voor versnelde uitrol van energie-infrastructureur en opslag nodig voor integratie van hernieuwbare energie in het elektriciteitssysteem.</p> <p>Wanneer beleid ervoor kiest om van deze optie gebruik te maken zijn er 2 manieren waarop dit geborgd kan worden. (1) Zoveel mogelijk omzetten dmv Een programma ogv art. 3.4 Ow. Mitigerende maatregelen kunnen hierin worden opgenomen obv art. 3.5 Ow. (2) Gebruik projectbesluit. Een projectbesluit is een wijziging van het omgevingsplan (van 1 of meer gemeenten) en bevat regels die nodig zijn voor het uitvoeren en in werking hebben of in stand houden van het project. Een projectbesluit kan ook gelden als omgevingsvergunning voor activiteiten ter uitvoering van het projectbesluit. Doordat het projectbesluit geldt als de betreffende vergunning, is een aparte vergunning niet meer vereist. Voor deze onderdelen gelden dan de beoordelingsregels die voor die betreffende omgevingsvergunning gelden (art. 5.53 Ow). Voor vergunningplichtige activiteiten die onderdeel zijn van het project, maar niet zijn meegenomen in het projectbesluit, blijven de omgevingsvergunningplichten gelden.</p> <p>Verkenning welke Rijksprogramma's en -projecten kansrijk zijn als versneld uitrolgebied.  Informereren enkele relevante stakeholders over deze mogelijkheid voor andere gebieden.</p>	

Lid 2	<p>Mogelijkheid tot vrijstellen van projecten binnen gebieden als bedoeld in art. 15 sexies lid 1 van de projectMER-plicht, passende beoordeling op projectniveau en mitigerende maatregelen.</p> <p>Waarschijnlijk noodzakelijke wijzigingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- projectmer op grond van artikel 16.43 lid 4 omgevingswet, onder a, bij amvb worden geregeld en in afdeling 11.2 van het Omgevingsbesluit.</li> <li>- uitzondering op de verplichting een passende beoordeling op te stellen aanpassing van artikel 16.53c van de Omgevingswet en aanpassing per amvb ingevuld zou moeten worden in een nieuw hoofdstuk (11a) van het Omgevingsbesluit. Deze projecten zouden derhalve in paragraaf 11.1.2 van het Besluit activiteiten leefomgeving moeten worden aangewezen als 'vergunningvrije gevallen' onder de voorwaarde dat deze aan de in lid 2 genoemde eisen voldoen (amvb).</li> <li>- uitzondering op de verplichting om te toetsen op de gevolgen voor soorten kan worden vorm gegeven door deze projecten uit te zonderen van de vergunningplicht voor flora- en fauna-activiteiten in de paragrafen 11.2.2, 11.2.3 en 11.2.4 van het Besluit activiteiten leefomgeving moeten worden aangewezen als 'vergunningvrije gevallen'.</li> </ul> <p>Art. 5.2 Ow voorziet in een – in H11 BAL deels al ingevulde – mogelijkheid om vrijstellingen van de vergunningplicht voor Natura 2000-activiteiten of flora- en fauna-activiteiten onder aangeven van kaders door te delegeren naar een programma, dat op dat punt dan ook voor beroep vatbaar is. Gelet op het feit dat het direct verwijzen bij een vrijstelling op amvb niveau naar in een programma opgenomen eisen waaraan moet zijn voldaan maakt dat het programma een bijzondere juridische status krijgt en voor beroep vatbaar zou moeten zijn, lijkt doordelegatie in het BAL naar het niveau van het programma het meest aangewezen. Anders zou namelijk ook een nadere voorziening op het formeel wettelijk niveau nodig zijn omdat beroep mogelijk te maken.</p>	
Lid 3	Deze bepaling vergt aanpassingen van de termijnen van ons vergunningstelsel. Dit	Maximale termijnen zijn vastgesteld in REDIII.

	<p>is lastig vorm te geven in de Omgevingswet. Twee denkbare opties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. de aanwijzing als vergunningvrij geval in het Besluit activiteiten leefomgeving. Het Bal vermeld als voorwaarde dat uit een binnen 30 dagen door het bevoegd gezag uitgevoerde screening niet blijkt van significante effecten (voor N2000 gebieden of soorten). Is er wel sprake van mogelijke significante effecten dan zullen vergunningvoorschriften voor de vereiste mitigatie kunnen zorgen; daarover kunnen instructieregels worden opgenomen in par. 8.6.2 Besluit kwaliteit leefomgeving.</li> <li>b. het bevoegd gezag kan ten aanzien van de geldende specifieke zorgplichten voor Natura 2000 en voor soorten (art. 11.6 en 11.27 Besluit activiteiten leefomgeving) maatwerkvoorschriften stellen (artt. 11.9 en 11.31) ter mitigatie van nadelige effecten, waarvoor in het Besluit kwaliteit leefomgeving nadere kaders kunnen worden gesteld.</li> </ul> <p>Wellicht dat over die screening ook instructieregels aan provincies / rijk moeten worden opgenomen in afdeling 3.7 van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Maar niet onwaarschijnlijk is dat op wettelijk niveau een basis voor de screening moet worden geregeld.</p>	<p>De keuze om hiervan gebruik te maken vloeit voort uit voorgaande artikelen: art 15 sexies lid 1 en 2.</p>
Lid 4	<p>Mogelijkheid van financiële compensatie indien het niet mogelijk is om passende en evenredige mitigerende maatregelen toe te passen en de exploitant passende compenserende maatregelen moet nemen, dit vergt een wetwijziging.</p> <p>De mogelijkheid van financiële compensatie – gekoppeld aan vergunningverlening of een maatwerkvoorschrift – bestaat een onvoldoende wettelijke grondslag. Dit zou kunnen in hoofdstuk 13 van de Omgevingswet via een formele wijzigingswet.</p>	<p>De invulling van financiële compensatie wordt niet verder gedefinieerd. Bovendien hoeft van deze mogelijkheid ook geen gebruik gemaakt te worden. Op dit moment worden deze mogelijkheden verkend.</p>
Lid 5	<p>Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.</p>	

	<p>Nationale regelgeving voorziet hier al in. Artikel geeft aan dat alleen extra effecten bij ingrepen in de energie-infrastructuur moeten worden beschouwd.</p> <p>1) Zoveel mogelijk omzetten en (2) gebruik projectbesluit: Lid 5 is tav de mer(beoordeling) bestaande praktijk.</p>	
<b>Artikel 16</b>		
Lid 1	<p>De vergunningprocedure heeft betrekking op alle relevante administratieve vergunningen voor de bouw, de repowering en de exploitatie van de installaties voor de productie van hernieuwbare energie.</p> <p>Er wordt in kaart gebracht om welke relevante vergunningen het gaat.</p>	
Lid 2	<p>Implementatie door wijzigingen van termijnen in ons vergunningstelsel voor wat betreft de bevestiging van de volledigheid van de ontvangen aanvraag binnen 30 (land)/45 dagen (zee).</p> <p>Het bevoegd gezag is verplicht de ontvangst van een aanvraag onverwijld te bevestigen ogv art. 16.54, lid 3 Ow. Echter, deze termijn ziet enkel op de ontvangst van de aanvraag en niet op de volledigheid daarvan. Op dit moment geldt er overeenkomstig de art. 4:5 en 4:15 Awb geen termijn voor het aanvullen van een onvolledige aanvraag (slechts een redelijke termijn). Dat zal in zaken waarop dit lid van toepassing is moeten worden opgevat als "onverwijld".</p> <p>Alleen met betrekking van de wijze van verankering (zie artikel 15sexies lid 3).</p> <p>Deze bepaling vergt aanpassingen van de termijnen van ons vergunningstelsel. Te checken door : kan tijdige toets op volledigheid binnen de huidige kaders worden toegepast? Wordt ontvangstbevestiging in art. 16.54a Ow ipv in art. 16.54 Ow geregeld?</p>	
Lid 3	<p>Wellicht wijzigingen in ons vergunningstelsel nodig, in dit artikel moet alles elektronisch.</p> <p>Deels feitelijk handelen: oprichten contactpunt vergunningverleningsprocedure.</p> <p>Mogelijke herziening van Afdeling 2.3 Awb over het verkeer met bestuursorganen langs elektronische weg. Indien er gebruik</p>	

	<p>wordt gemaakt van de geboden mogelijkheid om hierbij amvb van af te wijken. De huidige geplande herziening maakt zowel elektronisch als schriftelijk mogelijk.</p> <p>Er zal een bestuurlijke afspraak gemaakt moeten worden wie als contactpunt wordt aangewezen en dit zal vastgelegd/openbaar gemaakt moeten worden. Elektronische indiening is geregeld in art. 16, lid 3 van de Ow. Check of er gebruik is gemaakt van de geboden mogelijkheid om hiervan bij Amvb af te wijken.</p>	
Lid 4	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Lid 5	Wettelijk kader bestaat zowel in Omgevingswet rond participatie als in afdeling 3.4 Awb en hoofdstuk 6 en 7 Awb	
Lid 6	Behoeft geen implementatie, reeds verankerd.	In Nederland hebben we de (gerechtelijke) procedures al zoveel mogelijk versneld, bijvoorbeeld door de huidige bepalingen uit de Crisis- en herstelwet op te nemen in de Omgevingswet
Lid 7	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Lid 8	Behoeft naar de aard geen implementatie.	
	Kan worden toegepast binnen de huidige kaders van de Ow en de Awb.	
Lid 9	Behoeft geen implementatie. Reeds verankerd in nationale regelgeving.	
	Openbaarheid van besluiten rond vergunningen is al geregeld. Moet worden toegepast binnen de huidige kaders van de Ow en de Awb.	
<b>Artikel 16 bis</b>		
Lid 1	Geen implementatie nodig is reeds verankerd in nationale regelgeving. Maximale termijnen vallen binnen ons huidige stelsel, geen aanpassingen nodig.	
Lid 2	De termijn van 6 maanden (plus eventueel 3 maanden) is krap en het is de vraag of dit in de praktijk haalbaar is, dit wordt onderzocht. De termijn van 12 maanden (plus eventueel 6 maanden) is haalbaar binnen ons vergunningstelsel.	
Lid 3	Uitzondering op projectmer waarschijnlijk mogelijk ogv art. 16.43, lid 4, onder a Ow te regelen bij amvb, afd. 11.2 Ob (check bij IenW/BZK). Uitzondering op verplichting een pb op te stellen igv mogelijk significante gevolgen voor N2000 gebieden vergt een wettelijke grondslag voor een uitzondering in art.	

	<p>16.53c Ow, in te vullen bij amvb: nieuw H11a Ob. Bij een uitzonderingsplicht heeft handhaving van vergunningplicht voor N2000 activiteiten ook geen zin meer omdat deze er uitsluitend is om invulling te geven aan de verplichte pb voorafgaand aan toestemmingverlening ex art. 6, lid 3 Hrl. Deze projecten zouden daarom in par. 11.1.2 Bal moeten worden aangewezen als vergunningvrije gevallen onder de voorwaarde dat deze aan de in art. 15quater, lid 1, punt b genoemde eisen voldoen. Ogv art. 5.2, lid 2 Ow en de artikelen van het Bal zou ook in het programma zelf in een uitzondering kunnen worden voorzien.</p> <p>Een uitzondering voor de soortenbeschermingstoets kan worden vorm gegeven door deze projecten uit te zonderen van de vergunningplicht voor flora- en fauna-activiteiten in de par. 11.2.2, 11.2.3 en 11.2.4 van het Bal. Zij moeten dan worden aangewezen als vergunningvrije gevallen onder de voorwaarde dat deze aan de in art. 15quater, lid 1, punt b genoemde eisen wordt voldaan (amvb). Ogv art. 5.2, lid 2 Ow en de artikelen 11.41/11.44 en 11.49/11.52 Bal zou ook in het programma zelf in een uitzondering kunnen worden voorzien.</p>	
Lid 4	<p>Implementatie nodig?</p> <p>Screening is lastig vorm te geven onder de Ow. Bij art. 15sexies is ook sprake van een screening en zijn er 2 mogelijke opties denkbaar. Er zijn echter wezenlijke verschillen tussen 16bis en 15sexies. Art. 15sexies gaat over het alsnog eisen van maatregelen ter mitigatie of compensatie, terwijl art. 16bis het heeft over het alsnog uitvoeren van een projectmer of pb van het project conform art. 6, lid 3 Hrl. Daarnaast heeft art. 16bis het nadrukkelijk over een gemotiveerd administratief besluit nav screening voor nadere toetsing als toch voor significante milieueffecten moet worden gevreesd bij gebreke waarvan de in lid 3 bedoelde aanvragen vanuit milieu-optiek geacht moet worden te zijn goedgekeurd. Hier lijkt dan toch een lex silencio positivo te worden bedoeld waarvoor de Ow zeker geen grondslag biedt, daarvoor zou de wet dan moeten worden gewijzigd. Ook een apart besluit om een toets uit te voeren obv de screening is niet in de Ow voorzien, dit zou dan dus ook aangevuld moeten worden.</p>	

	<p>Misschien is het regelen van de lex silencio positivo nog te voorkomen door te kiezen voor een voorwaardelijke opheffing van de projectmer of pb bij amvb om bij amvb een afwijking te kunnen regelen. Dan zou evenwel in art. 16.43, lid 4 Ow (en in de nog te regelen mogelijkheid in art. 16.53c Ow voor een uitzondering bij amvb op de plicht tot een pb) expliciet geregeld moeten kunnen worden dat die uitzondering gekoppeld kan worden aan een apart besluit van het bg en dat daarbij eisen aan dat besluit kunnen worden gesteld. Tevens moeten procedurele eisen kunnen worden gesteld over de openbaarmaking van het besluit. Dit vergt verder uitdenken met BZK (stelseljuristen) en IenW (voor de mer).</p>	
Lid 5	<p>Mogelijk implementatie nodig. Voor financiële compensatie ontbreekt een basis in de Ow, die zal moeten worden toegevoegd aan H13 van de Ow.</p>	<p>Beleidskeuze: wil beleid gebruik maken van de keuze om financiële compensatie te bieden irt beschermde gebieden buiten N2000-gebieden?</p>
Lid 6	<p>Geen implementatie nodig?</p>	<p>Dit betreft een lex silencio positivo en die bestaat in NL onder de Ow niet meer. Lijkt niet van toepassing in NL.</p>
<b>Artikel 16 ter</b>		
Lid 1	<p>Geen implementatie nodig. Maximale termijnen vallen binnen ons huidige stelsel.</p>	
Lid 2	<p>Nog te bezien (door beleid) of de energietrajecten ook kunnen leiden tot doden van 'andere soorten' (niet VHR-soorten); in dat geval is art. 11.54 Bal ook relevant.</p>	
<b>Artikel 16 quater</b>		
Lid 1	<p>Implementatie nodig i.v.m. afwijking van termijnen. Termijn van 3 maanden valt niet binnen ons huidige stelsel en vergt aanpassing.</p>	
Lid 2	<p>Uitzondering op mer-plicht kan waarschijnlijk ogv art. 16.43, lid 4, onder a bij amvb worden geregeld: afd. 11.2 Ob.</p>	
Lid 3	<p>Uitzondering op mer-plicht kan waarschijnlijk ogv art. 16.43, lid 4, onder a bij amvb worden geregeld: afd. 11.2 Ob</p>	
<b>Artikel 16 quinquies</b>		
Lid 1	<p>Implementatie nodig i.v.m. afwijking van termijnen. Termijn van 3 maanden valt niet binnen ons huidige stelsel en vergt aanpassing. Uitzondering op mer-plicht kan waarschijnlijk ogv art. 16.43, lid 4, onder a bij amvb worden geregeld: afd. 11.2 Ob</p>	
Lid 2	<p>Implementatie nodig ivm afwijking van termijnen.</p>	

	Termijn van 1 maand valt niet binnen ons huidige stelsel en vergt aanpassing. Bevat bepaling een lex silencio positivo die wij in NL niet meer kennen.	
<b>Artikel 16 sexies</b>		
Lid 1	Implementatie nodig. Termijn van 1 maand valt niet binnen ons huidige stelsel en vergt aanpassing.	
Lid 2	Implementatie nodig. Termijn van 1 maand valt niet binnen ons huidige stelsel en vergt aanpassing.	
Lid 3	Beleidskeuze moet nog worden gemaakt.	
Lid 4	Nationale regelgeving voorziet hier al in. Moet worden toegepast binnen de huidige kaders van de Ow en Awb.	
<b>Artikel 16 septies</b>		
	<p>Indien de keuze wordt gemaakt om het hoger openbaar belang van de vergunningprocedure, de planning, de bouw en exploitatie van installaties voor de productie van hernieuwbare energie, de aansluiting van dergelijke installaties op het net, het bijbehorende net zelf en de opslagactiva te beperken tot bepaalde delen van het grondgebied, tot bepaalde soorten technologie of tot projecten met bepaalde technische kenmerken, is omzetting in nationaal recht nodig.</p> <p>Voor een volledige omzetting art. 6, lid 4 en 16, lid 1 Hrl en art. 9 Vrl, punt c evt. opnemen in art. 8.47b Bkl, 8.74j en 8.74k Bkl.</p>	
<b>Artikel 18</b>		
Lid 3 en 4*	<p>Implementatie wordt vormgegeven door niet-wettelijke maatregelen:</p> <p>Opleiden, kwalificeren en certificeren van installateurs die nodig zijn in de energietransitie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor laadinfrastructuur is voor het opleiden en certificeren van installateurs hebben elf partners (waaronder IenW) in november 2023 een convenant getekend. Mensen Maken de Transitie pakt een deel van deze agenda op (met steun van IenW), en er zijn taken belegd bij de PPS 'Plug &amp; Play'</li> <li>• De Redesign.Life foundation werkt aan voorlichting en de instroom van leerlingen voor de automotive sector (met steun van IenW).</li> </ul> <p>Ook heeft het EV Kenniscentrum de afgelopen jaren gratis studiemateriaal ontwikkeld voor docenten om te gebruiken in hun lessen (met steun van IenW).</p>	



<b>Artikel 19</b>		
Lid 2	<p>Implementatie wordt vormgegeven door bijstellen regelingen rond GvO's. Bij aanpassing in ieder geval artikel 21 van de Regeling garanties van oorsprong en certificaten van oorsprong.</p> <p>Keuze aan LS om GvO af te geven op verzoek van een producent indien deze financiële steun uit een steunregeling ontvangt.</p> <p>Keuze aan LS om maatregelen te nemen opdat GvOs worden afgegeven voor energie uit niet-hernieuwbare bronnen. Afgifte kan worden onderworpen aan minimumcapaciteitslimiet.</p> <p>Vormgeven vereenvoudigd registratieproces en lagere registratiekosten</p>	<p>Onduidelijk.</p> <p>Uitgeven van GvO's in kleinere eenheden is keuze van lidstaat. Wordt met VertiCer nader onderzocht, maar speelt ook in de Europese context (AIB, Energy Tag, Energy Track &amp; Trace). Centrale vraag: waar wil je het voor gebruiken? Stroometiket? Subsidieregelingen (bv. waterstof)?</p> <p>VertiCer zal in de uitvoering waar nodig en mogelijk eenvoudigere registratieprocessen hanteren. Lagere tarieven kan niet, want tarief is vanaf 2024 0.</p> <p>NL verstrekt GvO's altijd aan producent.</p>
Lid 3	Implementatie niet benodigd: NL voldoet al aan deze bepaling.	
Lid 4	NL voldoet aan deze bepaling (art. 26 GvO-regeling) (vervallen GvO's na 6 maanden).	
Lid 7 a	Implementatie wordt vormgegeven door bijstellen regelingen rond GvO's i.c.m. granulaire certificering	Invulling kan-bepaling nog onduidelijk
Lid 8	Nog onduidelijk.	
Lid 13	Behoeft geen implementatie. Verplichting vanuit CIE.	
<b>Artikel 20 bis</b>		
Lid 1	Implementatie (reeds) in Energiewet, nog onduidelijk.	
Lid 2	Implementatie (reeds) in Energiewet en regeling, nog onduidelijk.	
Lid 3	Mogelijke verankering in Energiewet.	
Lid 4*	Implementatie wordt vormgegeven door niet-wettelijke maatregelen: vaststelling door nog vast te stellen Convenant Slim Laden (bi-directioneel led en koppeling met slimme metersystemen)	
Lid 5	<p>Behoeft geen implementatie</p> <p>Toegang tot elektriciteitsmarkten, met inbegrip van congestiebeheer en het aanbieden van flexibiliteits- en balanceringsdiensten, is uitgewerkt in methoden en voorwaarden conform de vereisten van Verordening (EU) 2019/943 en Richtlijn (EU) 2019/944. Deze regels verbieden de facto oneigenlijke uitsluiting of nadelige behandeling van technieken en typen deelnemers, waaronder kleine of mobiele systemen zoals thuisbatterijen en</p>	

	elektrische voertuigen en andere kleine gedecentraliseerde energiebronnen. Hiervoor zijn dus geen nieuwe regels nodig.	
<b>Artikel 22 bis</b>		
Lid 1	<p>Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen en vraagt vaststelling streefcijfer. Vraagt vaststellen streefcijfer jaarlijkse indicatieve toename van tenminste 1.6 procentpunt.</p> <p>Keuze om restwarmte en -koude tot een maximum van 0,4 procentpunten mee te tellen.</p> <p>In INEK wordt gerapporteerd over beleidslijnen en maatregelen om indicatieve verhoging te bereiken.</p> <p>Implementatie doelstelling bijdrage RNFBO in de industrie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Beleidsprogramma opschaling hernieuwbare waterstof waarbinnen een jaarverplichting RNFBO's in industrie en een vraagsubsidie wordt ontwikkeld. Tevens is maatwerk hierbij relevant.</p> <p><i>Inwerkingtreding Jaarverplichting RNFBO in de industrie per 1 januari 2026 gepland.</i></p>	
Lid 2	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen	
Lid 3	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen d.m.v. rapportage in INEK.	
<b>Artikel 22 ter</b>		
Lid 1	Behoeft geen implementatie.	NL is voornemens geen gebruik te maken van de uitzonderingsgrond.
Lid 2	Behoeft geen implementatie. Rapportageverplichting indien gebruik wordt gemaakt van uitzonderingsgrond artikel 22 ter lid 1.	
<b>Artikel 23</b>		
Lid 1	<p>Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Vergt vaststellen procentuele stijging gebruik hernieuwbare energie in de verwarmings- en koelingssector.</p> <p>Streven aandeel hernieuwbaar in verwarmings- en koelingssector te doen toenemen met de in bijlage I bis bij richtlijn vermelde extra indicatieve procentpunten.</p> <p>Vraagt vaststellen procentuele stijging. Keuze meetellen van restwarmte en -koude tot een maximum van 0,4 procentpunt.</p>	

	Mogelijkheid hernieuwbare elektriciteit gebruikt voor verwarming en koeling tot een maximum van 0,4 procentpunt meetellen indien rendement hoger is dan 100%.	
Lid 1 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen, berekeningswijze.	
Lid 1 ter	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Verwezen wordt naar onderzoek TNO. Zie art. 15 lid 3 en INEK.	
Lid 2	Nog onduidelijk.	
Lid 4	Reeds geïmplementeerd. Al zeker 2 onderdelen verplicht.	Van deze opsommingen van maatregelen gebruikt NL al meer dan 2 maatregelen.
<b>Artikel 24</b>		
Lid 1	Implementatie in bestaande en nieuwe regelgeving. Bestaande regelgeving: Warmtewet art. 12a en 7a van de warmteregeling. Nieuwe wetgeving: art. 2.22 en art. 2.23 in WcW, uitwerking in AMvB (nog in ontwikkeling)	
Lid 2	Behoeft geen implementatie.	Nederland maakt gebruik van uitzondering in lid 10. 90% van warmtenetten betreft een efficiënt warmtenet.
Lid 3	Behoeft geen implementatie.	Nederland maakt gebruik van uitzondering in lid 10. 90% van warmtenetten betreft een efficiënt warmtenet.
Lid 4	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Vergt vaststellen indicatief cijfer van ten minste 2.2 procentpunt. Rapportage in INEK.  Vaststellen indicatief cijfer aandeel energie uit hernieuwbare bronnen en uit restwarmte en -koude in stadsverwarming en -koeling.  LS mogen hernieuwbare elektriciteit meetellen.	
Lid 4 bis	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen: rekenregel. Jaarlijks gemiddelde toename opnemen in INEK.	
Lid 4 ter, lid 5, lid 6, lid 8, lid 9	Behoeft geen implementatie.	Nederland maakt gebruik van uitzondering in lid 10. 90% van warmtenetten betreft een efficiënt warmtenet.
Lid 10	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	Nederland maakt gebruik van uitzondering, zoals omschreven in c). Nederland maakt gebruik. Voorgaande artikelen (lid 2 t/m 9) hoeven hierdoor niet geïmplementeerd te worden.
<b>Artikel 25*</b>		
Lid 1, eerste alinea, onderdeel a*	Implementatie door wijziging van titel 9.7 Wet milieubeheer (art. 9.7.2.1).	Lidstaten kunnen bij de verplichting onderscheid maken in sturing op een hernieuwbare energiedoelstelling of een CO <sub>2</sub> -reductiedoelstelling. In titel 9.7 Wet

<p>Lid 1, eerste alinea, onderdeel b, en tweede alinea*</p>	<p>Implementatie in art. 9.7.2.1 (lid 1), 9.7.3.2 (lid 2), 9.7.4.6 (lid 1), van de Wet milieubeheer nader uitgewerkt in streefcijfers in het <b>Besluit energie vervoer (artt. 3, 5a, 5d, 5g)</b>.</p>	<p>milieubeheer (specifiek art. 9.7.2.1) wordt gekozen voor sturing op een CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling.</p>
<p>Lid 1, derde alinea*</p>	<p>Implementatie in art. 9.7.2.1 (lid 1 en lid 2), 9.7.3.2 (lid 2) en 9.7.4.6 (lid 1) van de Wet milieubeheer; nader uitgewerkt in streefcijfers in het <b>Besluit energie vervoer (artt. 3, 5a, 5d, 5g)</b>.</p>	
<p>Lid 1, vierde alinea*</p>	<p>Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen in verslaglegging.</p>	
<p>Lid 1, vijfde alinea*</p>	<p>Implementatie in art. 9.7.2.1 (lid 1), 9.7.3.2 (lid 2) en 9.7.4.6 (lid 1) van de Wet milieubeheer; nader uitgewerkt in streefcijfers in het <b>Besluit energie vervoer (artt. 3, 5a, 5d, 5g)</b>.</p>	
<p>Lid 2*</p>	<p>Implementatie in art. 9.7.2.1 (lid 1 en lid 4) juncto titel 9.8, 9.7.3.2 (lid 2), 9.7.4.6 (lid 1, onderdeel d) van de Wet milieubeheer; nader uitgewerkt in het <b>Besluit energie vervoer (artt. 3 (lid 6), 5a (lid 5), 5d (lid 4), 5g (lid 4), 8, hoofdstuk 2)</b></p>	
<p>Lid 3*</p>		<p>Lidstaten kunnen brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof in aanmerking nemen: van kan-bepaling wordt geen gebruik gemaakt.</p> <p>Lidstaten mogen bij de vaststelling van de verplichting voor brandstofleveranciers:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. bij leveranciers van elektriciteit en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, vrijstellen van een minimumaandeel geavanceerde biobrandstoffen en biogas: van kan-bepaling wordt geen gebruik gemaakt.</li> <li>b. sturen op volumes, energie-inhoud of broeikasgasemissies: gekozen voor sturen op broeikasgasemissies.</li> <li>c. onderscheid maken tussen verschillende energiedragers: van kan-bepaling wordt geen gebruik gemaakt.</li> <li>d. onderscheid maken tussen zeevervoerssector en andere</li> </ol>

Lid 4*	Implementatie in par. 9.7.4 juncto art. 9.7.2.1 van de Wet milieubeheer	sectoren; van kan-bepaling wordt geen gebruik gemaakt.  Lidstaten mogen particuliere oplaadpunten opnemen in mechanisme: van kan-bepaling wordt gebruik gemaakt via artikel 9.7.4.2, lid 1, onderdeel e, van de Wet milieubeheer.
<b>Artikel 26*</b>		
Lid 1*	(Reeds) geïmplementeerd in de Wet milieubeheer in titel 9.7 Wet milieubeheer (art. 9.7.2.1, 9.7.4.1, 9.7.4.6, lid 1, onderdeel a); nader uitgewerkt in het <b>Besluit energie vervoer (artt. 3 (lid 3), 5a (lid 3), 5d (lid 3), 5g (lid 3))</b>	Vierde alinea: Lidstaten kunnen de art. 25-doelstelling verlagen in geval van een lager gebruik van voedsel- en voedergewassen van 7%: van deze kan-bepaling wordt geen gebruik gemaakt.
Lid 2*	(Reeds) geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (art. 9.7.2.1, 9.7.4.1, 9.7.4.6, lid 1, onderdeel a); nader uitgewerkt in het <b>Besluit energie vervoer (artt. 3 (lid 3), 5a (lid 3), 5d (lid 3), 5g (lid 3))</b>  Vijfde alinea: heeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
<b>Artikel 27*</b>	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
<b>Artikel 28*</b>	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
<b>Artikel 29*</b>		

Lid 1*	Deels reeds geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (art. 9.7.4.2 en 9.7.4.3); nader uitgewerkt in het <b>Besluit energie vervoer (artt. 7 (lid 3 en 4), 8 (lid 3 en 4))</b>	Tweede alinea: Lidstaten kunnen sorteersystemen voor gemengd afval voorschrijven: van deze kan-bepaling wordt geen gebruik gemaakt.
Lid 3 t/m 6*	Deels reeds geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (art. 9.7.4.2 en 9.7.4.3); nader uitgewerkt in het <b>Besluit energie vervoer (artt. 7 (lid 3 en 4), 8 (lid 3 en 4))</b>	
Lid 7bis t/m 7ter*	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
Lid 10*	Deels reeds geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (art. 9.7.4.2 en 9.7.4.3); nader uitgewerkt in het <b>Besluit energie vervoer (artt. 7 (lid 3), 8 (lid 3))</b>	
Lid 13	Kan toegepast worden onder artikel 63a, derde lid, van het Besluit stimulering duurzame energieproductie en klimaattransitie jo. artikel 6, eerste en tweede lid, Algemene uitvoeringsregeling duurzame energieproductie en klimaattransitie.  In het voorgenomen Besluit Duurzaamheid Biomassa wordt een dynamische verwijzing naar de voorwaarden uit de Richtlijn opgenomen.	
Lid 15*	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
<b>Artikel 29bis</b>		
Lid 1 t/m 3*	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	
<b>Artikel 30</b>		
Lid 1-3*	Deel reeds geïmplementeerd met: onderdeel van certificering duurzaamheidssysteem ex artikel 30, lid 4,	

	<p>richtlijn (EU) 2018/2001; verwerkt in bewijs van duurzaamheid (Proof of Sustainability; PoS) ex artikel 9.7.4.2, 9.7.4.3 en 9.7.6.2 Wet milieubeheer; nader uit te werken in de Regeling energie vervoer.</p>	
Lid 4*	<p>Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.*</p> <p>Kan toegepast worden onder artikel 63a, derde lid, van het Besluit stimulering duurzame energieproductie en klimaattransitie jo. artikel 6, eerste en tweede lid, Algemene uitvoeringsregeling duurzame energieproductie en klimaattransitie.</p> <p>In het voorgenomen Besluit Duurzaamheid Biomassa wordt een dynamische verwijzing naar de voorwaarden uit de Richtlijn opgenomen.</p>	
Lid 6 *	<p>Kan toegepast worden onder artikel 63a, derde lid, van het Besluit stimulering duurzame energieproductie en klimaattransitie jo. artikel 6, eerste en tweede lid, Algemene uitvoeringsregeling duurzame energieproductie en klimaattransitie.</p> <p>In het voorgenomen Besluit Duurzaamheid Biomassa wordt een dynamische verwijzing naar de voorwaarden uit de Richtlijn opgenomen.</p>	<p>Lidstaten kunnen nationale systemen instellen voor de naleving: van deze kanbepaling wordt geen gebruik gemaakt.</p>
Lid 9 en 10*	<p>Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.</p> <p>Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen. Kan toegepast worden onder artikel 63a, derde lid, van het Besluit stimulering duurzame energieproductie en klimaattransitie jo. artikel 6, eerste en tweede lid, Algemene uitvoeringsregeling duurzame energieproductie en klimaattransitie.</p> <p>In het voorgenomen Besluit Duurzaamheid Biomassa wordt een dynamische verwijzing naar de voorwaarden uit de Richtlijn opgenomen</p>	

<b>Artikel 31 bis</b>		
Lid 1*	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
Lid 2*	Implementatie in artikel 9.7.1.3 Wet milieubeheer, nader uit te werken in Regeling energie vervoer	
Lid 3*	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
Lid 5*	Implementatie in artikel 9.7.1.3 Wet milieubeheer, nader uit te werken in Regeling energie vervoer	Nationale databank: van deze kan-bepaling wordt geen gebruik gemaakt.
Lid 6*	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
<b>Artikel 33</b>		
Lid 3	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
<b>Artikel 35*</b>	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	Geen
<b>Bijlage I*</b>	Reeds geïmplementeerd in artikel 9.7.2.1 Wm en nader uitgewerkt in Besluit energie vervoer (art. 3).	Geen
<b>Bijlage III*</b>	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
<b>Bijlage IX*</b>	Implementatie Wet milieubeheer (art. 9.7.4.6, lid 1, onderdelen b en c, en art. 9.7.4.8, lid 1)	Geen
<b>Wijziging verordening (EU) 2018/1999</b>		
	-	
<b>Wijziging richtlijn 98/70/EG</b>		
<b>Artikel 1*</b>	Reeds geïmplementeerd in artikel 2.1 Besluit brandstoffen luchtverontreiniging	
<b>Artikel 2*</b>	Implementatie via wijziging van artikel 1.1 Besluit brandstoffen luchtverontreiniging	
<b>Artikel 4*</b>	Implementatie via wijziging van artikel 2.5 Besluit brandstoffen luchtverontreiniging	
<b>Artikel 7bis tot en met 7sexies*</b>	Implementatie via vervallen van titel 9.8 van de Wet milieubeheer	



<b>Artikel 9*</b>	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
<b>Bijlagen I, II, IV en V*</b>	Implementatie via wijziging Regeling brandstoffen luchtverontreiniging	
<b>Overgangsbepalingen</b>		
<b>Artikel 1 en 2*</b>	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
<b>Omzetting</b>		
<b>Artikel 1 en 2*</b>	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
<b>Intrekking richtlijn 2015/652</b>		
	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	
<b>Inwerkingtreding</b>		
	Behoeft naar de aard van deze bepaling geen implementatie.	

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen