



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 21 november 2023, nr. IENW/BSK-2023/336589, tot wijziging van de Regeling energie vervoer in verband met het verlagen van de energiefactor voor geleverde brandstoffen aan zeevaart, de toevoeging aan bijlage 1, deel A, van geleverde biobrandstof in ongemengde vorm aan binnenvaart en zeevaart en de toevoeging in bijlage 5 van enkele grondstoffen aan de lijst van biograndstoffen

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 9.7.4.6, eerste lid, onderdeel b, sub 2, en vierde lid, van de Wet milieubeheer en artikel 7, zesde lid, van het Besluit energie vervoer;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling energie vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 11, zesde lid, wordt 'voor zeevaart 0,8' vervangen door 'voor zeevaart 0,4'.

B

Bijlage 1, deel A, komt te luiden:

Deel A. Brandstof en bestemmingen

Landbestemmingen en accijnsbelaste waterbestemmingen

1. Vereisten voor het aantonen van een fysieke hoeveelheid aan de Nederlandse markt geleverde vloeibare biobrandstof:
 - a. in een benzine als bedoeld in artikel 2.3 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging, in een diesel als bedoeld in artikel 2.5 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging, in een brandstof die voldoet aan de EN15940 en in een LPG voor gebruik in wegvoertuigen, alsmede
 - b. in een gasolie voor mobiele machines, bedoeld in artikel 2.6 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging en die geen onderwerp van onderdeel 2 is, in een brandstof die voldoet aan de EN15940 en in een LPG voor gebruik in spoorvoertuigen, in niet voor de weg bestemde mobiele machines (met uitzondering van binnenschepen en zeeschepen), in landbouwtrekkers, in bosbouwtrekkers, in pleziervaartuigen (al dan niet op zee) en in vaste installaties (*biobrandstof in standaardbrandstoffen*):
 - uitslag tot verbruik door de inboeker, waarbij de inboeker in zijn boekhouding aantoont dat de geleverde brandstof, bedoeld in de aanhef, een fysieke hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking bevatte;
 - levering onder schorsing van betaling van accijns door de inboeker met behulp van een tankauto als bedoeld in bepaling 1.4 van de Beleidsregels accijnswetgeving (A-B-C-transacties tussen vergunninghouders van een accijnsgoederenplaats voor minerale oliën voor afhaaltransacties per truck bij depots en raffinaderijlaadpunten), waarbij de inboeker in zijn boekhouding kan aantonen dat de geleverde brandstof, bedoeld in de aanhef, een fysieke hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking bevatte.
2. Vereisten voor het aantonen van een fysieke hoeveelheid aan de Nederlandse markt geleverde vloeibare biobrandstof:
 - a. in een benzine of in een diesel voor gebruik in wegvoertuigen, die niet voldoet aan de vereisten als bedoeld in onderdeel 1, alsmede
 - b. in een gasolie voor mobiele machines die voor meer dan 50% uit biobrandstof bestaat, voor gebruik in spoorvoertuigen, in niet voor de weg bestemde mobiele machines (met

uitzondering van binnenschepen en zeeschepen), in landbouwtrekkers, in bosbouwtrekkers, in pleziervaartuigen en in vaste installaties (*biobrandstof in niet-standaardbrandstoffen*):

- uitslag tot verbruik door de inboeker, waarbij de inboeker met behulp van onder meer een factuur (voorzien van het afleveradres) en een betaalbewijs in zijn boekhouding kan aantonen dat de (door hem) geleverde brandstof, bedoeld in de aanhef een fysieke hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking bevatte omwille van het gebruik van die brandstof door zijn afnemer in een bestemming, genoemd in de aanhef.

Accijnsvrijgestelde waterbestemmingen

3. Vereisten voor het aantonen van een fysieke hoeveelheid aan de Nederlandse markt geleverde vloeibare biobrandstof in een gasolie voor mobiele machines, bedoeld in artikel 2.6 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging, voorzien van herkenningmiddelen als bedoeld in artikel 1a van de Wet op de accijns en die geen onderwerp van onderdeel 4 is, in een brandstof die voldoet aan de EN15940 en in een LPG, voor gebruik in binnenschepen voor de aandrijving of als scheepsbehoefte aan boord van schepen (*biobrandstof in standaardbrandstoffen voor binnenschepen*):
 - uitslag tot verbruik door de inboeker of levering onder schorsing van betaling van accijns door de inboeker met behulp van een tankauto als bedoeld in bepaling 1.4 van de Beleidsregels accijnswetgeving (A-B-C-transacties tussen vergunninghouders van een accijnsgoederenplaats voor minerale oliën voor afhaaltransacties per truck bij depots en raffinaderijlaadpunten), waarbij de inboeker in zijn boekhouding kan aantonen dat de geleverde brandstof, bedoeld in de aanhef een fysieke hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking bevatte en dat de gasolie voor mobiele machines was voorzien van herkenningmiddelen;
 - levering onder schorsing van betaling van accijns door de inboeker, waarbij de inboeker gebruik maakt van een bunkerdienstverlener en hij, met behulp van onder meer een factuur en een betaalbewijs in zijn boekhouding kan aantonen dat hij, vanaf zijn accijnsgoederenplaats (of vanaf een accijnsgoederenplaats dan wel een belastingentrepot waarover hij de massabalans van biobrandstoffen voert), een brandstof, bedoeld in de aanhef op het bunkerschip van de bunkerdienstverlener heeft geladen met een fysieke hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking en met behulp van een bunkerverklaring van de bunkerdienstverlener de aflevering van die hoeveelheid aan een binnenschip van zijn afnemer voor de aandrijving of als scheepsbehoefte aan boord kan aantonen.
4. Vereisten voor het aantonen van een fysieke hoeveelheid aan de Nederlandse markt geleverde vloeibare biobrandstof:
 - a. in een gasolie voor mobiele machines, die voor meer dan 50% uit biobrandstof bestaat en is voorzien van herkenningmiddelen als bedoeld in artikel 1a van de Wet op de accijns, alsmede
 - b. van een pure biobrandstof (een biobrandstof in ongemengde vorm), voor gebruik in binnenschepen voor de aandrijving of als scheepsbehoefte aan boord van schepen (*biobrandstof in niet-standaardbrandstoffen voor binnenschepen*):
 - uitslag tot verbruik door de inboeker, waarbij de inboeker onder meer met behulp van een factuur, een betaalbewijs en een bunkerverklaring in zijn boekhouding kan aantonen dat de (door hem) geleverde brandstof, bedoeld in de aanhef, een fysieke hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking bevatte, voor de aandrijving of als scheepsbehoefte aan boord van het binnenschip van zijn afnemer;
 - levering onder schorsing van betaling van accijns door de inboeker, waarbij de inboeker gebruik maakt van een bunkerdienstverlener en hij, met behulp van onder meer een factuur en een betaalbewijs in zijn boekhouding kan aantonen dat hij, vanaf zijn accijnsgoederenplaats (of vanaf een accijnsgoederenplaats dan wel een belastingentrepot waarover hij de massabalans van biobrandstoffen voert), een brandstof, bedoeld in de aanhef, op het bunkerschip van de bunkerdienstverlener heeft geladen met een fysieke hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking en met behulp van een bunkerverklaring van de bunkerdienstverlener de aflevering van die hoeveelheid voor de aandrijving of als scheepsbehoefte aan boord van het binnenschip van zijn afnemer kan aantonen.
5. Vereisten voor het aantonen van een fysieke hoeveelheid aan de Nederlandse markt geleverde vloeibare biobrandstof:
 - a. in een dieselolie voor de scheepvaart, voorzien van herkenningmiddelen als bedoeld in artikel 1a van de Wet op de accijns, in een gasolie voor de scheepvaart voorzien van herkenningmiddelen als bedoeld in artikel 1a van de Wet op de accijns, in een scheepsbrandstof als bedoeld in paragraaf 3.1 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging en in een LPG, alsmede
 - b. van een brandstof die voldoet aan de EN15940 dan wel van een pure biobrandstof (een biobrandstof in ongemengde vorm) voor gebruik in zeeschepen voor de aandrijving of als



scheepsbehoefte aan boord (*biobrandstof in standaard- en niet-standaardbrandstoffen voor zeeschepen*):

- uitslag tot verbruik door de inboeker, waarbij de inboeker onder meer met behulp van een factuur, een betaalbewijs en een bunkerverklaring in zijn boekhouding kan aantonen dat de (door hem) geleverde brandstof, bedoeld in de aanhef, een fysieke hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking bevatte, die is geproduceerd uit grondstoffen als bedoeld in bijlage IX, deel A, bij de richtlijn hernieuwbare energie dan wel uit een grondstof als bedoeld in bijlage IX, deel A, onderdeel d, bij die richtlijn en die is opgenomen in bijlage 5, voor de aandrijving of als scheepsbehoefte aan boord van het zeeschip van zijn afnemer;
- levering onder schorsing van betaling van accijns door de inboeker, waarbij de inboeker gebruik maakt van een bunkerdienstverlener en hij onder meer met behulp van een factuur en een betaalbewijs kan aantonen dat hij, vanaf zijn accijnsgoederenplaats (of accijnsgoederenplaats dan wel belastingentrepot waarover hij de massabalans van biobrandstoffen voert) een brandstof, bedoeld in de aanhef, op het bunkerschip van de bunkerdienstverlener heeft geladen met een fysieke hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking en met behulp van onder meer een bunkerverklaring van de bunkerdienstverlener de aflevering van die hoeveelheid voor de aandrijving of als scheepsbehoefte aan boord van het zeeschip van zijn afnemer kan aantonen, met dien verstande dat de ingeboekte biobrandstof geproduceerd moet zijn uit grondstoffen als bedoeld in bijlage IX, deel A, bij de richtlijn hernieuwbare energie dan wel uit een grondstof als bedoeld in bijlage IX, deel A, onderdeel d, van die richtlijn die is opgenomen in bijlage 5.

Luchtvaartbestemmingen

6. Vereisten voor het aantonen van uitslag tot verbruik van de ingeboekte vloeibare biobrandstof in een halfzware olie voor gebruik in een luchtvaartuig, geleverd per vrachtauto of per directe pijpleiding aan een luchthaven in Nederland (*biobrandstof in standaardbrandstoffen voor luchtvaartuigen*):
 - uitslag tot verbruik door de inboeker of levering onder schorsing van betaling van accijns door de inboeker, waarbij de inboeker in zijn boekhouding kan aantonen dat de geleverde halfzware olie een fysieke hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking bevatte.

C

Bijlage 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de tabel wordt de aanduiding van de grondstof 'Wastewater from ship transport' vervangen door 'Waswater van schepen (Wastewater from ship transport)'.
2. In de tabel worden in alfabetische volgorde de volgende rijen met grondstoffen ingevoegd:

Velasse (velasse)	Waterachtige stroom die vrijkomt bij het verwerken van soja. De stroom bevat maximaal 12% suiker.
Afvalwater uit papier- en kartonindustrie (wastewater from the paper and cardboard industry)	Afvalwater dat ontstaat bij het verwerken van oud papier. Het afvalwater ontstaat bij het schoonmaken van oud papier om korte celluloseketens en verontreinigingen uit het papier te halen.
Afvalwater uit de voedingsmiddelenindustrie (wastewater from the food industry)	Afvalwater uit de voedingsmiddelenindustrie dat ontstaat in het verwerkings-, productie- en/of opslagproces van voedingsmiddelen, zoals het wassen van groente en fruit of bij het spoelen van de machines. Het water is anaeroob te zuiveren, waarbij biogas ontstaat.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen*



TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Deze wijzigingsregeling betreft enkele wijzigingen van de Regeling energie vervoer. De Regeling energie vervoer bevat regels ter uitwerking van de titels 9.7 en 9.8 van de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer, op het gebied van hernieuwbare energie voor vervoer en de rapportage- en reductieverplichting van vervoersemmissies. Deze wijzigingsregeling ziet alleen op het deel van de Regeling energie vervoer dat betrekking heeft op de regels van hernieuwbare energie voor vervoer.

Jaarverplichting hernieuwbare energie

Bedrijven die benzine en diesel leveren voor vervoer met een landbestemming (wegvervoer, mobiele werktuigen, landbouwtrekkers) zijn verplicht om jaarlijks een (steeds groter) deel van die brandstoffen uit hernieuwbare energie te laten bestaan. Dit is de zogenoemde *jaarverplichting hernieuwbare energie*, een onderdeel van het systeem hernieuwbare energie om de CO₂-uitstoot door met name vervoer te verminderen.

Bedrijven kunnen hun leveringen hernieuwbare energie inboeken in het door de Nederlandse Emissieautoriteit (hierna: NEa) beheerde Register hernieuwbare energie (register), omwille van de verkrijging van zogenoemde hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's). Daarbij staat één HBE voor een bijdrage aan de jaarverplichting van één gigajoule hernieuwbare energie. De leveringen hernieuwbare energie vervoer kunnen de vorm aannemen van leveringen van vloeibare en gasvormige biobrandstoffen, vloeibare en gasvormige hernieuwbare brandstof of elektriciteit. Afhankelijk van de specifieke energie-inhoud van de betreffende hernieuwbare brandstof schrijft het register op de rekening van de inboeker een overeenkomstige hoeveelheid aan HBE's bij. Aan het einde van het boekjaar moeten de bedrijven voldoende HBE's op hun rekening hebben om aan hun jaarverplichting te voldoen. De NEa ziet daarop toe. Een andere mogelijkheid om te voldoen aan de jaarverplichting, is om HBE's te kopen van een inboeker. Over geleverde biobrandstoffen aan zeeschepen hebben brandstofleveranciers bijvoorbeeld geen jaarverplichting, maar wel een inboekbevoegdheid. Door het register bijgeschreven HBE's, afkomstig van bijvoorbeeld aan zeeschepen geleverde biobrandstoffen, kunnen bedrijven gebruiken om aan hun jaarverplichting te voldoen, of om ze te verkopen opdat andere bedrijven aan hun jaarverplichting kunnen voldoen.

Verlaging vermenigvuldiger energie-inhoud biobrandstoffen scheepvaart

De eerste wijziging van de Regeling energie vervoer betreft de verlaging van de vermenigvuldiger van de energie-inhoud voor geleverde biobrandstoffen aan scheepvaart. Het aandeel duurzame biobrandstoffen geleverd aan zeevaart is sterk gestegen in de systematiek hernieuwbare energie. De ontwikkeling van het aandeel zeevaart heeft zich de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld:

Jaartal	Aantal HBE uit zeevaart	Overeenkomstig aantal PJ	Aandeel HBE's (totaal bijgeschreven)	Aandeel jaarverplichting
2020	19,1 miljoen	9,6 PJ	29,0%	29,2%
2021	13,5 miljoen	6,7 PJ	19,6%	19,2%
2022	28,5 miljoen	17,8 PJ	34,8%	38,3%

Van de 39 bedrijven met een jaarverplichting, hebben in 2022 zes bedrijven HBE's verkregen door zelf biobrandstoffen te leveren aan zeeschepen. In totaal waren er 14 bedrijven die biobrandstoffen hebben geleverd aan zeevaart. Acht bedrijven hadden dus geen jaarverplichting, maar hebben wel HBE's ontvangen voor biobrandstoffen geleverd aan zeevaart (waren dus inboeker). In totaal is in 2022 de fysieke levering van 17,8 PJ hernieuwbare brandstof aan zeevaart ingeboekt. Dat staat gelijk aan 28,5 miljoen HBE's, ofwel 38% van de jaarverplichting. Van deze hoeveelheid zijn 17,9 miljoen HBE's (62,8%) afkomstig van bedrijven met een inboekbevoegdheid zonder een jaarverplichting.

De grote bijdrage van zeevaart aan de jaarverplichting gaat ten koste van de bijmenging van hoogwaardige biobrandstoffen in landbestemmingen (voornamelijk wegvervoer). De NEa heeft op 14 juni 2023 opnieuw haar zorgen hierover geuit en opgeroepen om de factor, waarmee de energie-inhoud wordt vermenigvuldigd bij de bijschrijving in het register van HBE's voor geleverde vloeibare biobrandstoffen aan zeevaart, te verlagen naar 0,4. Brandstofleveranciers en de sector openbaar vervoer hebben hun zorgen geuit en opgeroepen om te bewerkstelligen dat weer een zakelijke rechtvaardiging ontstaat om duurzame biobrandstoffen voor gebruik in landbestemmingen te leveren. Als dit niet gebeurt, dan zal het aandeel biobrandstof in landbestemmingen nog verder teruglopen.



Hoewel het positief is dat de zeevaart zo snel verduurzaamt, bedreigt zij daarmee de verduurzaming van het wegvervoer, waarop het instrument zich primair richt. Voor wegvervoer zijn hoogwaardigere biobrandstoffen nodig dan voor zeevaart. Die hoogwaardigere biobrandstoffen zijn duurder. Het is daarom noodzakelijk dat de overheid met de vermenigvuldiger dit prijsverschil corrigeert. De leveringen van biobrandstoffen aan zeevaart zullen naar verwachting niet verminderen bij het verlagen van de vermenigvuldiger. Veel bedrijven vinden het namelijk belangrijk om hun broeikasgas-emissies te verlagen. Transport heeft vaak een groot aandeel in de emissies van hun producten, waarop ze zelf beperkt invloed kunnen uitoefenen. Dit betreft zogenaamde 'scope-3-emissies'. Als gevolg daarvan, zijn klanten van bedrijven die actief zijn in zeevaart soms bereid om te betalen voor de inzet van biobrandstoffen. Wel is de verwachting dat de zeevaartinboekingen in het systeem een relatief kleiner aandeel van de jaarverplichting zullen invullen. Zo blijft er ruimte voor opschaling van de productie van hoogwaardige hernieuwbare brandstoffen voor wegvervoer.

De opschaling van de productie van hoogwaardige biobrandstoffen valt stil wanneer het aandeel leveringen in zeevaart zo hoog is, omdat aan zeevaart laagwaardiger brandstoffen geleverd kunnen worden. Op 26 april jl. heeft de Minister van Klimaat en Energie de Tweede Kamer geïnformeerd dat de jaarverplichting voor de landbestemmingen met 20PJ wordt verhoogd. De gewijzigde RED¹ (hierna: RED III) zal ook een forse stijging van de inzet van hernieuwbare energiedragers vergen. Het is daarom belangrijk dat de opschaling van de productie van hoogwaardige biobrandstoffen niet achterblijft, ook in wegvervoer.

Door de met deze wijzigingsregeling vastgestelde verlaging van de vermenigvuldiger van de energie-inhoud voor inboekingen in zeevaart, wordt extra inzet van hernieuwbare energiedragers noodzakelijk. Om het absolute verschil in beloning van inzet van hernieuwbare energiedragers in wegvervoer en zeevaart te behouden, is de vermenigvuldigingsfactor verlaagd naar 0,4.

Dit zorgt op korte termijn voor vervanging van fossiele brandstoffen (o.a. uit Rusland) door biobrandstoffen, draagt bij aan het bereiken van de verhoogde klimaatdoelstelling van de EU, zoals uiteengezet in de Europese klimaatwet en vergroot het verduurzamingsperspectief voor alle transportmodaliteiten. Een structurele oplossing voor de balans tussen de verschillende vervoerssectoren is niet te realiseren binnen de huidige juridische kaders. Bij de aanstaande implementatie van de RED III, zal het verduurzamingsperspectief van alle vervoerssectoren vorm krijgen door over te stappen op een wettelijk systeem van sturing op vervoerssectoren, waarbij de brandstofleveranciers aan de sector zeevaart een eigen jaarverplichting krijgen. Ook wordt binnenkort een Europese verordening vastgesteld die aan rederijen een verplichting oplegt om het verduurzamingsperspectief van de zeevaartsector verder vorm te geven.

Inboeken pure biobrandstoffen binnen- en zeeschepen; vervanging bijlage 1, deel A

Met de tweede wijziging van de Regeling energie vervoer, is het mogelijk gemaakt dat ook leveringen van pure biobrandstoffen, te weten biobrandstoffen in ongemengde vorm, voor gebruik in binnen- en zeeschepen kunnen worden ingeboekt, ter verkrijging van HBE's (zie hiervoor paragraaf 9.7.4.2 van de Wet milieubeheer). Pure biobrandstof hoeft dan niet meer te worden bijgemengd, zoals het geval kan zijn met bijmenging in dieselolie, gasolie of in LPG, maar kan als brandstof volledig zelfstandig een zeeschip voortstuwen. Het is in lijn met het kabinetsbeleid dat de inzet van hernieuwbare energie wil stimuleren om pure biobrandstoffen dan ook inboekbaar te maken.

Bijlage 1, deel A, van de Regeling energie vervoer somt per bestemming de geleverde brandstoffen op waarvan de rekeninghouder het aantoonbaar aanwezige vloeibare biobrandstof mag inboeken in het register. De bijlage wordt derhalve gewijzigd om ook het inboeken mogelijk te maken van een pure vloeibare biobrandstof die de rekeninghouder aan een binnenschip of een zeeschip geleverd heeft. Daarnaast herstelt de wijziging enkele fouten in deel A.

Uitbreiding tabel bijlage 5 grondstoffen voor biobrandstoffen

En ten slotte is als derde wijziging de tabel in bijlage 5 aangevuld met nieuwe soorten grondstoffen voor biobrandstoffen, als toevoeging op de nationale lijst van industrieel afval, ter invulling van artikel 9.7.4.6, eerste lid, onderdeel b, onder 2, van de Wet milieubeheer. In de artikelsgewijze toelichting wordt nader ingegaan op deze nieuwe grondstoffen.

¹ 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 (PbEU 2023, L 2413).



Verhouding tot Europese en nationale regelgeving

De jaarverplichting energie vervoer, als onderdeel van het systeem hernieuwbare energie, is de nationale invulling van de Richtlijn hernieuwbare energie² (hierna: RED). De RED verplicht brandstofleveranciers tot het realiseren van een aandeel hernieuwbare energie van ten minste 14% in 2030 in het eindverbruik van energie in de vervoerssector, overeenkomstig een door de lidstaten vastgestelde indicatieve koers. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de in de RED vastgestelde specifieke regels voor biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassa-brandstoffen die worden geproduceerd uit voedsel- en voedergewassen en met de berekeningsvoorschriften inzake de minimumaandelen hernieuwbare energie in de vervoerssector.

De wettelijk systematiek van de jaarverplichting is verankerd in titel 9.7 van de Wet milieubeheer en nader uitgewerkt in hoofdstuk 1 van het Besluit energie vervoer en hoofdstuk 1 van de Regeling energie vervoer. Met deze wijzigingsregeling zijn bestaande artikelen van hoofdstuk 1 van de Regeling energie vervoer aangepast.

Administratieve lasten

Omdat deze wijzigingen in regelgeving voortbouwen op de reeds bestaande systematiek, blijven de lasten in grote mate gelijk aan de lasten uit de bestaande systematiek. Dit geldt voor partijen die in de huidige systematiek al actief zijn. Nieuwe partijen zullen gelijke administratieve lasten ondervinden.

HUF-toets

Een ontwerp van de wijzigingsregeling is voor een handhaafbaarheids- uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) voorgelegd aan de uitvoerende instantie, de NEa. De NEa heeft bij brief van 14 juni 2023 al aangegeven dat zij het verlagen van de factor zeevaart wenselijk acht omwille van het verduurzamingsperspectief van de verschillende vervoerssectoren.

Verder verzoekt de NEa het ministerie om snel duidelijkheid te geven over de besluitvorming en te blijven communiceren over het verloop van het proces.

Daarnaast verzoekt de NEa het ministerie om belangrijke uitgangspunten (zoals welk soort biobrandstoffen wel of niet ingeboekt kunnen worden) niet in de bijlage te zetten, maar in de hoofdtekst van de regelgeving.

Bij de wijziging van de regeling in het kader van de implementatie van de RED III zal dit verzoek meegenomen worden.

Internetconsultatie

De concept wijzigingsregeling is gepubliceerd op www.internetconsultatie.nl, waarbij een ieder van 4 september 2023 tot en met 6 oktober 2023 in de gelegenheid is gesteld te reageren op de wijzigingsregeling. Op de regeling is in totaal door 18 partijen gereageerd (89% bedrijfsleven & branche- en belangenorganisaties, 11% particulieren). Voor zover deze reacties openbaar gemaakt mochten worden, zijn deze te vinden op de website www.internetconsultatie.nl. Op deze website is ook een hoofdlijnenverslag te vinden van de ontvangen reacties. Deze reacties hebben geleid tot enkele aanpassingen van de wijzigingsregeling.

Het algemene beeld uit de 18 reacties is dat de verlaging van de zeevaartfactor door de reagerende partijen grotendeels als positief wordt ervaren omdat het de werking van de HBE-markt herstelt en zo bijdraagt aan de verduurzaming van het wegtransport. Enkele partijen pleiten voor een hogere factor (0,7) of juist een lagere factor (0,2) dan die in deze wijzigingsregeling wordt voorgesteld, het merendeel was het echter eens met de voorgestelde 0,4.

Enkele partijen reageren negatief op de verlaging van de factor voor zeevaart naar 0,4. Deze verlaging zou het minder aantrekkelijk maken om biobrandstoffen te gebruiken in de zeevaart en daarmee investeringen in biobrandstoffen afschrikken en het verduurzamingsproces van de sector schaden. Hierover kan worden opgemerkt dat in de maritieme sector – naast de HBE-systematiek – ook nog een ander mechanisme werkzaam is dat leveringen van hernieuwbare energie aan de sector stimuleert. Veel bedrijven zijn namelijk bereid om te betalen voor scope 3 emissies. Voorts zal vanaf 2025 ingevolge de FuelEU maritime-verordening in de zeevaartsector hernieuwbare brandstoffen bijgemengd moeten worden. En ten slotte zal vanaf 2025 bij de implementatie van de RED III ook een eigen verplichting aan de brandstofleveranciers voor de maritieme sector worden opgelegd.

² Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (herschikking); PbEU 2018, L 328.



Enkele reacties riepen op om de zeevaartsector en binnenvaartsector een eigen jaarverplichting te geven.

Leveranciers van brandstoffen aan de zeevaartsector zullen inderdaad een eigen verplichting krijgen om hernieuwbare energie te leveren, echter niet eerder dan 2025 bij de implementatie van de RED III.

Enkele reacties riepen op om meer grondstoffen toe te voegen aan Bijlage 5 van de Regeling energie vervoer.

Het ministerie kiest er niet voor om andere grondstoffen nu toe te voegen aan Bijlage 5 dan de voorliggende wijzigingsregeling voorstelt. Het indienen van een aanvraag via de consultatie geeft geen tijd voor een gedegen beoordeling van de grondstof. De vrager kan een verzoek indienen bij de NEa, zij zal vervolgens de aanvraag beoordelen en het ministerie positief of negatief adviseren voor opname in de regeling in de toekomst.

Toetsing regeldruk

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A (artikel 11, zesde lid)

De vermenigvuldiger van de energie-inhoud van aan zeevaart geleverde brandstoffen is verlaagd van 0,8 naar 0,4.

Artikel I, onderdeel B (bijlage 1)

Pure biobrandstoffen voor gebruik in binnenschepen en zeeschepen voor de aandrijving of als scheepsbehoefte aan boord van schepen zijn met de wijziging inboekbaar geworden. Het betreft bijvoorbeeld een B100 methylvetzuur (FAME) en biomethanol.

Artikel I, onderdeel C (bijlage 5)

De wijziging in het eerste lid betreft slechts een redactionele aanpassing met de toevoeging van de Nederlandse vertaling van *Wastewater from ship transport*.

In het tweede lid worden drie nieuwe grondstoffen toegevoegd aan de lijst van grondstoffen:

Velasse

Velasse komt vrij bij het verwerken van sojameel (soybean meal) tot sojaproteïne isolate, een grondstof voor vleesvervangers. Er is niet te sturen op de hoeveelheid velasse die ontstaat in het productieproces. Velasse is een stroom die bestaat uit water (70%), suiker (10%) en kleinere hoeveelheden as, eiwitten en vet. In theorie dus een stroom die mogelijk ingezet zou kunnen worden als grondstof voor veevoer. Echter, in tegenstelling tot stromen met een gelijksoortige herkomst, zoals melasse (50%), heeft het een erg lage voedingswaarde en is daarmee onaantrekkelijk voor de veevoerindustrie. Een deel van het volume aan velasse dat ontstaat kan hergebruikt worden in het productieproces zelf, om het vochtlevel van sojameel op peil te houden. Hergebruik is financieel voordeliger dan velasse inzetten als grondstof voor biovergisters, ook wanneer er dubbeltelling mogelijk is. Ook na hergebruik in het productieproces, zal er nog een reststroom velasse zijn. Velasse kent geen andere toepassingen, gebruik voor biobrandstof is daarom een goede vervaardiging van deze afvalstroom.

Afvalwater uit de papier- en kartonindustrie

In de papier- en kartonindustrie gaat het om water wat gebruikt wordt om oud papier te wassen om korte celluloseketens en verontreinigingen uit het papier te halen. Te korte celluloseketens zijn niet geschikt om te recyclen tot papier en/of karton. Hierbij ontstaat afvalwater met organische stoffen (cellulose) die vergist kunnen worden. Het gaat om een stroom met een hele lage concentratie cellulose waardoor het niet logisch lijkt deze onder Bijlage IX-A, sub p (ander non-food cellulosemateriaal), van richtlijn 2018/2001/EU te scharen.

Wanneer de stroom niet anaerobisch gezuiverd wordt, dan zou de stroom geloosd worden op het riool. Hiervoor moet de ondoener betalen, de prijs is afhankelijk van de hoogte van de CZV-waarde (hoeveelheid organische stof), hoe hoger, hoe duurder. In waterzuiveringsinstallaties wordt het water aerobisch gezuiverd, Afvalwater uit de papier- en kartonindustrie kent geen andere toepassingen, gebruik voor biobrandstof is daarom een goede vervaardiging van deze afvalstroom.



Afvalwater uit de voedingsmiddelenindustrie

Binnen de voedingsmiddelenindustrie ontstaat afvalwater bij het wassen van groente- en fruit en bij het spoelen van apparatuur. Bij het spoelen van groente en fruit blijven er organische resten achter in het spoelwater. Bij het spoelen van machines, worden ook de afgebleven resten meegenomen in het spoelwater. Door te spreken van spoelwater in plaats van afvalwater, is beter omkaderd dat het niet gaat om een waterstroom dat vrijkomt uit een industrieel proces, maar om water wat gebruikt wordt bij spoelingen.

Eén van de kenmerken van dit spoelwater is dat het anaeroob te zuiveren is. Niet al het afvalwater is anaeroob te zuiveren (hierdoor wordt in gemeentelijke waterzuiveringsinstallaties aerobe waterzuivering toegepast) doordat vaak het stikstofgehalte te hoog is. Afvalwater wat ontstaat bij slachten is bijvoorbeeld niet anaeroob te zuiveren. Afvalwater uit de voedingsmiddelenindustrie kent geen andere toepassingen, gebruik voor biobrandstof is daarom een goede vervaardiging van deze afvalstroom.

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024, bij aanvang van een nieuw kalenderjaar en de daarbij behorende jaarverplichting. Dit is een van de vaste verandermomenten voor ministeriële regelingen.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen*