

Nieuwsbrief Energie voor Vervoer

Nummer 9, 8 november 2019

- ✓ NEa netwerkbijeenkomst 2019: Samenwerken aan vergroening vervoer
- ✓ Fraude met biodiesel, waar staan we nu?
- ✓ Stand van zaken implementatie RED2 - Ministerie IenW
- ✓ Gebruikt frituurvet zorgt voor aanzienlijke CO₂-reductie vervoersector
- ✓ Minimaal verschil tussen NEa en CBS rapportages hernieuwbare energie
- ✓ Aantoonbaar leveren van biobrandstof
- ✓ Eerder boetes, minder correcties vanaf 2020
- ✓ Reductieverplichting 2020

NEa netwerkbijeenkomst 2019: Samenwerken aan vergroening vervoer



Met een oproep aan de energie voor vervoersector om samen te werken om de klimaatdoelstellingen te halen zette directeur-generaal mobiliteit Kees van den Burg de toon van de netwerkbijeenkomst op 28 oktober in de Glazen Zaal in Den Haag. Een geslaagde netwerkbijeenkomst, waar dankzij een grote opkomst van ruim honderd deelnemers een levendig gesprek plaatsvond over duurzame biobrandstoffen en de rol die bedrijven, de overheid en meer specifiek de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) als toezichthouder daarbij kan spelen.

[Lees verder](#)

Fraude met biodiesel, waar staan we nu?

De fraude met biodiesel heeft voor een hoop opschudding gezorgd. Sinds het nieuwsbericht over '[Fraude met biodiesel: aanpakken en investeren in vertrouwen](#)' zijn er geen nieuwe feiten bekend rondom het onderzoek door het Openbaar Ministerie (OM) en de Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de Inspectie Leefomgeving en Transport (IOD-ILT) naar fraude met

duurzaamheidscertificering van biodiesel. Wel is meer duidelijk geworden met welke maatregelen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de NEa het vertrouwen in de systematiek beogen te herstellen.

Welke maatregelen zijn voorzien?

De duurzaamheid van biobrandstoffen wordt aangetoond met bewijzen van duurzaamheid die gecertificeerde bedrijven mogen afgeven voor de biobrandstoffen die zij verhandelen. Het toezicht op de duurzaamheid is gefragmenteerd en beperkt. Tegelijkertijd is het voor het behalen van de klimaatdoelstellingen van groot belang dat de duurzaamheid van biobrandstoffen buiten kijf staat, iets waar ook de politiek en de maatschappij veel belang aan hechten. Dit alles pleit voor versterking van publiek toezicht, naast de bestaande private borging via certificering en verificatie. Het huidige publieke toezicht door de NEa richt zich op de laatste schakel in de keten van duurzame biobrandstoffen, de leverancier aan tankstations. IenW en de NEa werken op dit moment uit hoe meer publieke toezicht op de aanvoerketen geregeld zou kunnen worden, parallel aan de implementatie van RED2.

De sector neemt zelf ook initiatieven en doet voorstellen om het vertrouwen te herstellen en zoekt daarbij actief de samenwerking met IenW en de NEa. Die ideeën worden ook bestudeerd en waar mogelijk gesteund.

Stand van zaken implementatie RED2 - Ministerie IenW

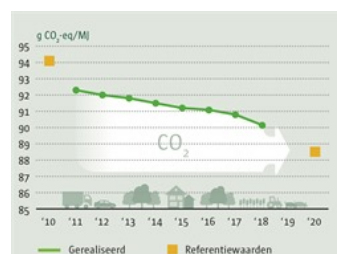
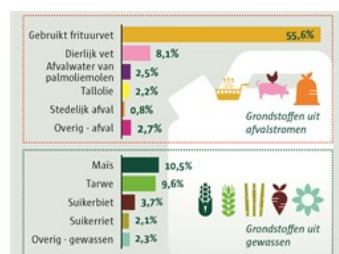
Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is verantwoordelijk voor de nationale implementatie van de herziene Europese richtlijn voor hernieuwbare energie (RED2) voor het onderdeel vervoer. De RED2 schrijft voor dat EU Lidstaten brandstofleveranciers een verplichting opleggen om minimaal 14% hernieuwbare energie in 2030 te realiseren in vervoer. Daarnaast gelden een subdoelstelling en limieten voor de inzet van specifieke soorten hernieuwbare energie. In het implementatietraject zullen ook een aantal afspraken uit het klimaatakkoord worden meegenomen. Ook met het feit dat de Europese Commissie onlangs kenbaar maakte dat de reductieverplichting uit de richtlijn brandstofkwaliteit (FQD) na 2020 blijft bestaan, moet rekening worden gehouden in het implementatietraject.

De RED2 moet 1 juli 2021 geïmplementeerd zijn in nationale wetgeving, om de uitvoering te laten starten vanaf 2022. IenW is gestart met het traject om hoofdstukken 9.7 en 9.8 in de Wet milieubeheer te wijzigen. Brancheverenigingen en andere belanghebbenden worden tijdens het traject betrokken om mee te denken over belangrijke systeemkeuzes.

Naar verwachting zal de conceptwet in november 2019 ter inzage worden gelegd. Abonnees van deze nieuwsbrief en andere belanghebbenden worden hierover geïnformeerd, zodat zij in staat zijn om te reageren op de wettekst.

Naast het aanpassen van de Wet milieubeheer zullen ook het besluit energie vervoer (algemene maatregel van bestuur) en de regeling energie vervoer worden aangepast. Deze zullen op een later moment ter inzage worden gelegd.

Gebruikt frituurvet zorgt voor aanzienlijke CO₂-reductie vervoersector



Nederland ligt op koers om de Europese doelstelling voor hernieuwbare energie voor vervoer van 10% in 2020 te halen. Hiermee zit Nederland in 2018 met 8,9% ruim boven het Europese gemiddelde. Dit blijkt uit de [totaalrapportage](#) over de inzet en herkomst van hernieuwbare energie voor vervoer, waarover de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) jaarlijks rapporteert. [Lees verder](#)

Minimaal verschil tusse NEa en CBS rapportages hernieuwbare energie

Het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) heeft mei jl. [gegevens](#) gepubliceerd over de voortgang, die in 2018 in Nederland is geboekt met de inzet van hernieuwbare energie. Het verschil tussen de cijfers van het CBS en de NEa over vloeibare biobrandstoffen, bedraagt nog maar 4%. In eerdere jaren was het verschil aanzienlijk groter. Dit was een onwenselijke situatie. Uit analyses bleek dat de systematiek waarop de NEa cijfers zijn gebaseerd, onvoldoende waarborgde dat biobrandstoffen echt op de Nederlandse markt terecht kwamen. Een substantieel deel van de ingeboekte biobrandstoffen eindigde elders, wat niet het oogmerk was van de systematiek.

Het ministerie van IenW heeft in samenwerking met de NEa meerdere maatregelen doorgevoerd om de betrouwbaarheid van de systematiek te bevorderen. Een belangrijke maatregel gaat over verscherpte eisen om aan te tonen dat ingeboekte leveringen van biobrandstof daadwerkelijk op de Nederlandse vervoersmarkt zijn beland. Nu het verschil is verkleind tot een verklaarbare omvang (vanwege verschillen in rekenmethodiek), blijkt dat deze maatregel effect heeft gehad.

Aantoonbaar leveren van biobrandstof

In de systematiek voor het inboeken van biobrandstoffen ligt sinds 2018 een grotere nadruk op het aantoonbaar leveren. Alleen voor duurzame biobrandstoffen, die fysiek aan de Nederlandse markt voor vervoer geleverd zijn, worden HBE's toegekend. Het oogmerk van de HBE-systematiek en de hernieuwbare energie doelstelling is immers dat er ook echt verduurzaming van vervoer in Nederland plaatsvindt.

De eis om fysiek aan te tonen dat er biobrandstof is geleverd, sluit aan op het feit dat een massabalans alleen gevoerd kan worden over biobrandstoffen. Bij deelleveringen uit een mengsel van fossiele brandstof en biobrandstof kan alleen naar rato een aandeel als hernieuwbaar worden beschouwd. Het is in het geval van een mengsel niet mogelijk om een deellevering als pure biobrandstof aan te merken. Dit betekent ook dat enkel de aanwezigheid van biobrandstof op de massabalans niet voldoende is om een levering als biobrandstof te mogen inboeken.

Handvatten voor aantoonbaar leveren

De NEa merkt dat de aantoonbaarheid voor bedrijven soms nog een uitdaging is en vragen oplevert. Wat betekent dit 'aantoonbaar leveren'? Om dit te verduidelijken enkele belangrijke handvatten:

- Een bewijs van duurzaamheid is geen bewijs dat er biobrandstof aanwezig is in een levering. Een bewijs van duurzaamheid is een document om de duurzaamheid van een biobrandstof aan te tonen. Dat er daadwerkelijk sprake is van een biobrandstof, moet op een andere manier worden aangetoond.
- Hoe dit moet gebeuren, is niet vastgelegd in wettelijke voorschriften. Hiervoor kunnen bedrijven een aanpak kiezen die aansluit op hun interne beheersprocessen. In ieder geval geldt dat de inspecteur van de NEa tijdens zijn inspectie onomstotelijk moet kunnen vaststellen dat voor inboekingen voldoende bewijs is van de fysieke levering van biobrandstof.
- De inboeker is er zelf verantwoordelijk voor het aantonen dat de levering een biobrandstof bevat. Enkel een schriftelijke verklaring van zijn leverancier dat die hem biobrandstof heeft geleverd, is in ieder geval onvoldoende bewijs.

- De meest voor de hand liggende manier om aan te tonen dat er sprake is van een bepaalde hoeveelheid biobrandstof is het bemonsteren en analyseren van de brandstof zoals die wordt uitgeslagen, bijvoorbeeld om het FAME-gehalte van een uitgeslagen diesel te bepalen.
- Voor bepaalde biobrandstoffen zal de bewijsvoering meer investering vragen van de inboeker. HVO is bijvoorbeeld met gangbare analyses moeilijk te onderscheiden van GTL, maar met een C14-analyse (koolstofdatering) is dit wel te realiseren.
- Aanvullend moet er in ieder geval ook een goede en volledige administratie worden bijgehouden van voorraden, overpompingen en leveringen. Bedrijven moeten in hun administratieve procedures hebben vastgelegd hoe zij voor hun inboekingen het ‘aantoonbaar leveren’ waarborgen.

Signalen uit de praktijk

De aantoonbaarheid is een speerpunt bij de inspecties die de NEa uitvoert. In aanvulling daarop krijgt de NEa af en toe signalen uit de praktijk over situaties waarin het twijfelachtig is of er wel sprake is van fysieke levering van biobrandstof. Deze signalen zijn waardevol voor de NEa, omdat zij daarmee gericht onderzoek kan uitvoeren en dit bijdraagt aan een gelijk speelveld. De NEa gaat hier uiteraard zorgvuldig en vertrouwelijk mee om. Ook onderzoekt de NEa altijd hoe zij hier opvolging aan kan geven, door zelf actie te nemen of andere toezichthouders te informeren. Als u praktijksituaties tegenkomt die vragen oproepen, dan kunt u contact opnemen met de [Helpdesk NEa](#).

Eerder boetes, minder correcties vanaf 2020

De systematiek van hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's) bestaat binnenkort vijf jaar. De NEa stelt tevreden vast dat de meeste bedrijven hun zaken goed geregeld hebben om te voldoen aan de eisen die gelden voor het creëren en inleveren van HBE's. In de beginfase heeft de NEa de focus meer gelegd op voorlichting geven en corrigerend optreden, dan op het opleggen van sancties. Zo heeft de NEa een aantal keren onvolledige of onjuiste registraties van leveringen en inboekingen gecorrigeerd en de bijbehorende hoeveelheid HBE's afgeschreven, maar nog geen boetes opgelegd.

Nu het systeem volwassen is geworden en belangrijke doelstellingen voor 2020 naderen, is het nog belangrijker dat de bedrijven hun registraties en processen op orde hebben. De NEa zal in het geval van overtredingen vanaf 2020 eerder overgaan tot het opleggen van een boete. Verder zal de NEa voor geregistreerde en ingeboekte leveringen over 2019 minder snel overgaan tot correcties in het voordeel van bedrijven. Vóór 1 maart 2020 moeten bedrijven hun levering tot eindverbruik registreren en hun leveringen van hernieuwbare energie inboeken in het Register Energie voor Vervoer.

De deadline van 1 maart wordt per 2020 dus nog belangrijker:

- Bedrijven die brandstof leveren aan bestemmingen die buiten de jaarverplichting vallen, moeten die al voor de deadline verwerken in het register, als aftrekpost ten opzichte van hun accijnsaangifte. De NEa gaat geen bijstellingen meer doen die tot een lagere levering tot eindverbruik en daarmee een lagere jaarverplichting leiden.
- Bedrijven moeten hun inboekingen in één keer goed registreren. De NEa gaat geen bijstellingen meer doen die leiden tot een hogere inboeking.

Daarom is het heel belangrijk dat bedrijven hun administratieve processen zo inrichten, dat zij voor 1 maart 2020 gegevens opvoeren in het register die definitief, volledig en juist zijn. In de communicatie over de jaarafsluiting 2019 zal de NEa meer informatie geven over wat bovenstaande precies betekent voor de bedrijven.

Reductieverplichting 2020

In 2020 geldt, naast de jaarverplichting, een [reductieverplichting](#) om de gemiddelde broeikasgasuitstoot van de vervoersbrandstoffen met 6% te verminderen ten opzichte van 2010. Net als bij de jaarverplichting wordt

hieraan voldaan door de inzet van HBE's, die volgend jaar dus een dubbele functie hebben. De NEa kent aan de HBE's een [reductiebijdrage](#) in kilogrammen CO₂ toe. Met het inleveren van HBE's voor de jaarverplichting 2020 op 1 april 2021, wordt dus ook (geheel of grotendeels) voldaan aan de reductieverplichting. Als bedrijven nog een resterende reductieverplichting hebben, kunnen zij extra HBE's inzetten. Een andere manier om aan de resterende verplichting te voldoen, is met zogenaamde emissiereductie-eenheden (UER's).

Indicatie reductieverplichting 2020 in het register

Het Register Energie voor Vervoer (REV) toont de bedrijven hoe zij ervoor staan. Onder '[Jaar-/reductieverplichting – Indicatie 2020](#)' toont het REV een indicatie van de situatie voor het kalenderjaar 2020, zodat bedrijven zich hierop kunnen voorbereiden.

Op basis van de door de bedrijven zelf geregistreerde brandstofleveringen wordt getoond:

- welke verplichting voor 2020 de hoogste is en daarmee leidend: de jaarverplichting of de reductieverplichting
- het benodigde aantal HBE Geavanceerd (HBE-G), HBE Conventioneel (HBE-C) en HBE Overig (HBE-O) om te voldoen aan de hoogste verplichting
- of er voldoende saldo is voor het voldoen aan de hoogste verplichting

UER's niet nodig

Naar de huidige inzichten zullen bedrijven in 2020 via hun jaarverplichting automatisch voldoen aan hun reductieverplichting. Aanvullende emissiereductie-eenheden uit projecten voor de vermindering van de broeikasgasuitstoot in het gedeelte vóór de raffinage (Upsteam Emission Reductions, UER's), zullen niet nodig zijn. Dit constateert de NEa op basis van de huidige hoogte van de HBE-reductiebijdrage en doorrekeningen van verschillende scenario's.

Deze nieuwsbrief wordt aan u verstuurd door [de Nederlandse Emissieautoriteit](#). Wilt u de nieuwsbrief niet meer ontvangen, stuur dan een mail naar info@emissieautoriteit.nl. U kunt de Nederlandse Emissieautoriteit ook volgen via [LinkedIn](#) en [Twitter](#).