

Nieuwsbrief Energie voor Vervoer

23 december 2021

- ✓ [Stand van zaken implementatie RED2](#)
- ✓ [Reductieverplichting binnenvaart uitgesteld tot 2023](#)
- ✓ [Vermenigvuldigingsfactor zeevaart verlaagd naar 0,8](#)
- ✓ [FAQ: Wat wordt gerekend tot binnenvaart en zeevaart?](#)
- ✓ [HBE-reductiebijdrage 2022 bepaald op 45 kg/HBE](#)
- ✓ [Inboeken vergroende LNG met GVO's groen gas](#)
- ✓ [Revisie van bijlage IX \(RED\) en de situatie van putvet](#)
- ✓ [Aangescherpte inboekisen EN15940-diesel](#)
- ✓ [Nadere uitleg voorwaarden bij AGP-AGP-leveringen](#)
- ✓ [Uitspraak zaak Biodiesel Kampen](#)
- ✓ [Belangrijke uitspraak Raad van State](#)
- ✓ [Rapportage per inboekiser gepubliceerd](#)

Stand van zaken implementatie RED2

Het jaar 2021 is bijna ten einde en daarmee eindigt ook de periode waarin de kaders van de eerste Richtlijn hernieuwbare energie (RED) geldend waren in Nederland. Vanaf 1 januari 2022 treedt namelijk de nieuwe wet- en regelgeving in werking. Hiermee worden de kaders uit de RED2 omgezet en wordt daarnaast rekening gehouden met de afspraken uit het Klimaatakkoord en Duurzaamheidskader Biograndstoffen. De gewijzigde Wet milieubeheer is na afgelopen zomer al gepubliceerd. Het Besluit energie vervoer is op 23 december 2021 gepubliceerd, net als de Regeling energie vervoer en het Koninklijk Besluit voor inwerkingtreding. Daarmee zal de wet- en regelgeving per 1 januari 2022 gaan gelden.

Zie:

Besluit energie vervoer:

[Staatsblad 2021, 619 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

Regeling energie vervoer:

[Staatscourant 2021, 50278 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

Inwerkingtreding KB:

[Staatsblad 2021, 620 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

Toch staan er ook in 2022 nog RED2 gerelateerde onderwerpen op de agenda voor uitwerking. Zo zijn we nog in afwachting van een aantal gedelegeerde handelingen vanuit de Europese Commissie. Ook wordt de zogenaamde 'raffineroute' voor de inzet van waterstof uitgewerkt met het Ministerie van Economische Zaken in een

mogelijke wijziging van het Besluit energie vervoer en de Regeling energie vervoer. Daarnaast wordt, conform de toezegging van de staatssecretaris van IenW, gekeken naar de inzet van voedsel- en voedergewassen. Gekeken zal worden in hoeverre 2020 een representatief jaar is gebleken, door te vergelijken met de inzet in 2021.

Tot slot wordt er in Europa onderhandeld over de herziening van de RED2 naar de RED3.

Ten tijde van de voorlichtingsbijeenkomst van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de NEa op 14 december jl. was op een aantal inhoudelijke punten nog geen volledige zekerheid. Verderop in deze nieuwsbrief vindt u meer informatie over de (uiteindelijke) uitkomsten.

Reductieverplichting binnenvaart uitgesteld tot 2023

Afgelopen vrijdag (17 december) is het aangepaste Besluit energie vervoer vastgesteld in de Ministerraad. Hierna hebben de bewindspersonen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bekend gemaakt dat de reductieverplichting die eerder voor leveranciers van brandstof aan de binnenvaart was aangekondigd, [pas vanaf 2023 in zal gaan](#). De bewindspersonen achten het risico op bunkertoerisme te groot, gezien de ontwikkelingen in België en Duitsland. Dit betekent dat de leveranciers van diesel aan de binnenvaart geen reductieverplichting zullen hebben in 2022. De verplichting zal vanaf 2023 wel gelden. Het jaar 2022 wordt door het Ministerie gebruikt om een gelijk speelveld te bewerkstelligen met Duitsland en België. Bovendien wordt het jaar uitstel door het Ministerie aangegrepen om met de sector in gesprek te gaan over de aanbevelingen die volgen uit [een rapport van de NEN](#) over de veiligheid van het gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart.

Vermenigvuldigingsfactor zeevaart verlaagd naar 0,8

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat publiceert deze week de nieuwe Regeling energie vervoer. Hierin is opgenomen dat bij inboeking van leveringen van hernieuwbare energie aan de zeevaart een vermenigvuldigingsfactor van 0,8 gaat gelden. Dit betekent dat het inboeken van leveringen aan de zeevaart minder HBE's zal opleveren. Dit besluit is een vervolgstap op de beslissing van vorig jaar, toen het Ministerie de mogelijkheden tot inboeken beperkte tot geavanceerde biobrandstoffen.

Bij de inwerkingtreding van de wetgeving van 2018 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten om leveringen van biobrandstof aan zeevaart ook onderdeel te laten uitmaken van de systematiek energie voor vervoer. Hiertoe werd besloten om de acceptatie van biobrandstoffen in de zeevaart te vergroten en om ervaring op te doen met het bijmengen van biobrandstoffen in de zeevaart. Beide vanuit de gedachte om – op beperkte schaal – biobrandstof in te zetten met het oog op toekomstige afspraken over de verduurzaming in de zeevaart in internationaal verband. Deze mogelijkheid was voorzien binnen de randvoorwaarde van het beleid energie vervoer: het behalen van of sterk bijdragen aan de nationale en Europese wettelijk bindende klimaatverplichtingen voor wegvervoer.

Nadat in 2020 de inzet van biobrandstoffen in zeevaart dusdanig sterk toenam dat dit de systematiek verstoorde, heeft het Ministerie vorig jaar besloten de rol van zeevaart in de systematiek [in te perken vanaf 2021](#). Alleen geavanceerde biobrandstoffen (op basis van grondstoffen in Bijlage IXa van de RED) kunnen worden ingezet sinds dit jaar. De gedachte was dat de inzet in de zeevaart en de bijschrijving van HBE's in deze sector door deze maatregel sterk zou afnemen. In de communicatie naar sector en markt is destijds ook aangegeven dat verdere stappen overwogen worden zodra de maatregel niet voldoende effect sorteert.

De NEa monitort, in lijn met de motie van VVD-kamerlid De Groot, de ontwikkelingen en signaleerde eerder dit jaar dat de inzet in zeevaart nauwelijks is afgenomen in 2021. Waar de omvang in 2020 circa 10 PJ was, geven leveranciers aan dat in 2021 alsnog 8 PJ geleverd zal worden, met een flinke verwachte groei in 2022. Het Ministerie heeft daarom besloten de multiplier voor leveringen van hernieuwbare energie aan zeevaart op 0,8 te zetten, om te voorkomen dat de omvang in 2022 en verder alsnog toeneemt. Dat betekent dat inzet van 1 GJ hernieuwbare energie in zeevaart niet met 1, maar met 0,8 HBE wordt beloond, los

van eventuele dubbeltelling. Deze maatregel past in de afweging van vorig jaar: een beheersbaar handelingsperspectief zeevaart dat niet ten koste gaat van de doelen/verplichtingen en innovatiebehoefte in wegvervoer (en binnenvaart). Uiteraard blijven IenW en NEa de situatie ook in 2022 monitoren.

FAQ: Wat wordt gerekend tot binnenvaart en zeevaart?

Ondanks dat de reductieverplichting voor binnenvaart met een jaar is uitgesteld, is het onderscheid tussen zeevaart en binnenvaart ook in 2022 van groot belang. Voor zeevaart geldt immers een beperking voor inboeken tot geavanceerde biobrandstoffen en bovendien een vermenigvuldigingsfactor van 0,8. Maar wat is het verschil tussen zeevaart en binnenvaart?

Voor het begrip 'binnenvaart' sluit de wetgeving energie vervoer aan op de Binnenvaartwet, die beschrijft welke schepen als binnenschepen worden gezien. Alle schepen die niet tot binnenvaart worden gerekend, worden volgens de regelgeving energie vervoer gerekend tot de 'zeevaart'.

Bij binnenschepen gaat het om schepen die opereren op binnenwateren: wateren binnen de kustlijn, inclusief de Waddenzee en het IJsselmeer. Maar dit zegt nog niet alles. De papieren waarmee de schepen opereren, zijn uiteindelijk leidend. Vaart een schip met binnenvaartpapieren (certificaten van onderzoek) en een ENI (een Europees scheepsidentificatienummer voor binnenschepen), dan ziet de NEa het als binnenschip. Overige schepen, die in de regel zullen varen met zeepapieren en een IMO-nummer, worden als zeeschip gezien. Het onderscheid kan met name voor schepen die opereren in het kustgebied essentieel zijn. Voor binnenschepen, die beide documenten aan boord hebben, is leidend welke papieren ze bij het tanken gebruiken.

HBE-reductiebijdrage 2022 bepaald op 45 kg/HBE

De HBE-reductiebijdrage wordt ieder jaar opnieuw vastgesteld. In de afgelopen jaren publiceerde de NEa na elke jaarafsluiting de hoogte van de reductiebijdrage geldend voor het nieuwe nalevingsjaar. Hierdoor wisten bedrijven pas in april met welke reductieopgave ze te maken hadden, terwijl het nalevingsjaar al begonnen was. In overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is besloten de HBE-reductiebijdrage voortaan in de maand juli **voorafgaand** aan het nalevingsjaar te publiceren. Hierdoor weten bedrijven waarvoor de reductieverplichting geldt, aanzienlijk eerder hoe hoog hun reductieopgave is.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van deze nieuwe regelgeving heeft de NEa besloten nu al de HBE-reductiebijdrage te publiceren voor het nalevingsjaar 2022. Deze waarde bedraagt 45 kg CO₂-eq./HBE. De NEa heeft berekend dat bij deze waarde, bedrijven met een gecombineerde jaar- en reductieverplichting automatisch aan de reductieverplichting zullen voldoen als zij beschikken over het benodigde aantal HBE's voor hun jaarverplichting.

De waarde van 45 kg CO₂-eq./HBE is door de NEa bepaald op basis van de inboeken van 2020 en bevat voor het eerst ook de emissiereductie die gerealiseerd is in de zeevaart. Hierdoor stijgt de HBE-reductiebijdrage van 33 naar 45 kg CO₂-eq./HBE. De systematiek en de prestaties daarbinnen weerspiegelen de daadwerkelijk behaalde verduurzamingsprestaties in vervoer. Vanuit het Ministerie blijft een handelingsperspectief voor verduurzaming in deze sector belangrijk met het oog op toekomstige eigen verplichtingen en beleidsinstrumenten. Door ook de inzet van de reductie behaald in zeevaart voortaan toe te kennen aan de reductiewaarde van de HBE wordt een reëel beeld gegeven van de verduurzaming in de markt. In de rapportage voor de reductieverplichting (FQD) richting de Europese Commissie, mag Nederland de reductie die is behaald in de zeevaart niet meetellen.

Inboeken vergroende LNG met GVO's groen gas

In de concept Regeling energie vervoer die in september 2021 ter consultatie lag, was uitgewerkt onder welke voorwaarden HBE's toegekend kunnen worden voor het inboeken van LNG en methanol, die boekhoudkundig vergroend zijn met garanties van oorsprong voor groen gas. Hiermee zou, naast fysieke bio-LNG en

biomethanol, ook fysiek fossiel LNG en fossiele methanol kunnen leiden tot de bijschrijving van HBE's, als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Na de consultatie heeft er een verdere afweging plaatsgevonden over de wenselijkheid van het belonen van deze leveringen met HBE's. Uiteindelijk is op basis van [de aangenomen Kamermotie \(1 501-08 nr. 841\) van leden Bontebal en Hagen](#) besloten om deze route te behouden in de definitieve Regeling energie vervoer zoals die op 1 januari 2022 van kracht wordt, met hierin twee belangrijke wijzigingen.

Allereerst komt boekhoudkundig vergroende methanol niet voor inboeking in aanmerking; dit mag ook niet worden meegeteld voor de vervoersdoelstelling hernieuwbare energie waaraan Nederland als lidstaat dient te voldoen. In 2022 zal het Ministerie bestuderen of en onder welke voorwaarden boekhoudkundig vergroende methanol eventueel in de toekomst wel in aanmerking kan komen. Ten tweede wordt dubbeltelling mogelijk bij vergroende LNG, als het ingevoede groen gas aan de voorwaarden voor dubbeltelling voldoet. Dit komt overeen met het al langer bestaande regime dat geldt voor vergroend CNG.

De voorwaarden voor het vergroenen die nu in de Regeling opgenomen zijn en voor leveringen vanaf 2022 gelden, zijn:

- De LNG moet zijn geproduceerd uit aardgas dat uit het Nederlandse aardgasnet is onttrokken;
- De leveringen van LNG moeten boekhoudkundig vergroend worden met garanties van oorsprong (gvo) voor gas uit hernieuwbare bronnen, waarmee aantoonbaar een bepaalde hoeveelheid groen gas in het aardgasnet is ingevoerd. De levering van de LNG wordt slechts vergroend en leidt dus slechts tot HBE's, voor zover de hoeveelheid ingevoerd groen gas die is weergegeven op de gvo hiervoor voldoende groot is;
- Voor de berekening van het aantal bij te schrijven HBE's geldt een omrekenfactor van 0,85, waarmee rekening wordt gehouden met de benodigde energie-inzet voor het vloeibaar maken van het aardgas. Deze omrekenfactor zal ook worden toegepast op de energie-inhoud die staat op de eventuele dubbeltellingsverklaring.

Revisie van bijlage IX (RED) en de situatie van putvet

De Europese Commissie werkt momenteel aan een herziening van bijlage IX van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED). De meest recente communicatie vanuit de Commissie voorziet in een publicatie in het eerste kwartaal van 2022. De Nederlandse wet- en regelgeving verwijst rechtstreeks naar deze lijst, waardoor de NEa deze automatisch zal volgen. De lijst legt vast welke grondstoffen EU-breed als geavanceerde grondstof worden gezien.

Recent hebben bedrijven specifieke aandacht gevraagd voor de status van putvet (brown grease). Putvet staat op bijlage 5 van de Nederlandse Regeling energie vervoer, waardoor de grondstof in Nederland als geavanceerd wordt gezien (vallend onder bijlage IX, deel A), maar waarvan de Commissie zou overwegen die in bijlage IX, deel B op te nemen (niet-geavanceerd, met limietstelling). Mocht dit het geval zijn, dan zal het Ministerie de Regeling hierop aanpassen en de grondstof niet langer aanmerken als geavanceerd. Aanpassing van de Regeling kan tussentijds plaatsvinden, gedurende het jaar 2022. Tot het moment van inwerkingtreding van de aangepaste Regeling, zal een overgangperiode van mogelijk enkele maanden gelden, waarin bedrijven de grondstof wel nog mogen inzetten in zeevaart. Vanaf het moment van inwerkingtreding van de gewijzigde Regeling, zal putvet niet meer met HBE-Geavanceerd worden beloond. Wanneer er meer informatie bekend is over de gewijzigde beloning van grondstoffen, zal de NEa bedrijven hierover informeren.

Aangescherpte inboekisen EN15940-diesel

Een belangrijke wijziging in de Regeling energie vervoer voor 2022 betreft de beperking van de inboekbaarheid van EN15940-diesel, die geleverd wordt aan wegvoertuigen (en andere landbestemmingen). Het is vanaf 1 januari 2022 niet meer mogelijk om een EN15940 diesel in te boeken als die onder schorsing van betaling van accijns is geleverd aan een andere vergunninghouder voor een accijnsgoederenplaats (AGP). De inboeker dient EN15940-diesel, net zoals al

langer geldt voor andere hoge blends die niet voldoen aan EN228 en EN590, straks zelf uit te slaan tot verbruik. Tot deze maatregel is besloten, omdat de NEa in de praktijk heeft gesignaleerd dat het risico te groot is dat deze brandstof, na het verlaten van het laadrek, een andere bestemming krijgt dan de Nederlandse markt voor vervoer, of dat ze door een vergunninghouder AGP opnieuw onder een accijnsschorsingsregeling gebracht wordt.

Om die reden zal voor leveringen van EN15940 diesel bovendien, eveneens net als voor andere hoge blends, de inboeker aannemelijk moeten maken dat de brandstof tot consumptie geleverd is aan wegvoertuigen en andere landbestemmingen die in onderdelen 1, 2 en 3 van bijlage 1 onderdeel A genoemd zijn (hierna wegvoertuigen en andere landbestemmingen). Dit kan bijvoorbeeld met een factuur en betaalbewijs van een afnemer als evident is dat die de brandstof voor eigen gebruik inzet, of een bewijsstuk waaruit blijkt dat de uitgeslagen levering rechtstreeks naar een tankstation is gegaan. Echter, als niet vanzelfsprekend is dat de afnemer de EN15940-diesel voor eigen gebruik afneemt, dan zal de inboeker ander aanvullend bewijs moeten kunnen overhandigen waaruit de eindbestemming wegvoertuigen (en andere landbestemmingen) in Nederland blijkt. Deze eis geldt eveneens per 1 januari 2022, inboekers moeten hiermee dus direct aan de slag. Vanaf 1 juli 2022 moeten inboekers de bewijsvoering volledig op orde hebben. De NEa staat open voor gesprekken met bedrijven over hoe ze hier invulling aan denken te gaan geven.

Nadere uitleg voorwaarden bij AGP-AGP-leveringen

De bevoegdheid tot het inboeken van een geleverde hoeveelheid vloeibare biobrandstof staat in de Wet milieubeheer en geldt uitsluitend bij een levering aan de Nederlandse markt (in 2021 nog met toevoeging: voor vervoer). Levering aan de Nederlandse markt betekent in principe dat er sprake moet zijn van uitslag tot verbruik door de inboeker. In een beperkt aantal situaties, bij wegvoertuigen en andere landbestemmingen betreft dit alleen EN228-benzine of EN590-diesel, mag er ook sprake zijn van levering door een AGP-vergunninghouder aan een andere AGP-vergunninghouder, voor zover de inboeker kan aantonen dat de hoeveelheid ingeboekte biobrandstof is uitgeslagen tot verbruik, als bedoeld in artikel 2 van de Wet op de accijns aan vervoer (zie artikel 9.7.1.1 van de Wet milieubeheer). Als de inboeker niet slaagt in het aantonen van uitslag tot verbruik van de biobrandstof door hemzelf of door de afnemende AGP, mag hij de betreffende leveringen niet inboeken.

Uitslag tot verbruik bij A-B-C transacties

Bijlage 1 van de Regeling energie vervoer, geeft eisen voor het aantonen van uitslag tot verbruik van een ingeboekte vloeibare biobrandstof. Voor reguliere benzine (EN228) en diesel (EN590) geldt dat inboeking mogelijk is van een hoeveelheid vloeibare biobrandstof die met behulp van een afhaaltransactie per truck aan de Nederlandse markt is geleverd. Hierbij geldt onder andere de eis dat de inboeker moet kunnen aantonen dat de accijnsbetaalverplichting door hem met behulp van een maandverklaring verlegd is. Deze maandverklaring heeft betrekking op de zogenaamde A-B-C transacties als bedoeld in bepaling 1.4 van de Beleidsregels accijnswetgeving. Het gaat dan om A-B-C-transacties tussen vergunninghouders van een accijnsgoederenplaats voor minerale oliën voor afhaaltransacties per truck bij depots en raffinaderijlaadpunten.

Inboekers moeten duidelijke aanpak kiezen

Let op: alleen het overleggen van een maandverklaring om uitslag tot verbruik aan te tonen is hierbij niet voldoende. De eisen in bijlage 1 van de Regeling energie vervoer, waaronder het overleggen van een maandverklaring, moeten in de relevante en wettelijk geregelde context worden bekeken. Dit betekent dat een inboeker alleen biobrandstoffen mag inboeken die daadwerkelijk (door zijn afnemer) worden uitgeslagen tot verbruik aan wegvoertuigen (en andere landbestemmingen). Indien de brandstof aantoonbaar is afgeleverd bij een tankstation, thuishankinstallatie of aggregaten op een bouwplaats, dan wordt hieraan voldaan. Als er niet rechtstreeks is geleverd aan een tankstation, dan zal de inboeker met andere maatregelen de eindbestemming moeten aantonen. Dit kan bijvoorbeeld met de volgende maatregelen:

- De inboeker kan regelen of (contractueel) vastleggen met zijn afnemers dat zij de brandstoffen direct uitslaan tot verbruik. Ook kan vastgelegd worden wat de gevolgen zijn indien de afnemer dit niet doet;
- De inboeker/leverancier toont aan dat hij een inspanning verricht indien

vermoeden ontstaan dat de afnemer niet uitslaat;

- De inboeker/leverancier kan verklaringen opvragen bij zijn afnemer(s).
- De chauffeur van de vrachtwagen die de brandstof komt afhalen, verklaart dat hij de brandstof rechtstreeks aan een tankstation levert.

Dit is geen limitatieve opsomming. Uiteindelijk zal de inboeker een aanpak moeten volgen die voor de NEa voldoende overtuigend is.

Bedrijven moeten volgens de wetgeving ook in 2021 (en eerder) al voldoen aan deze eis met bijbehorende bewijslast. De NEa ziet hier ook al op toe en kan hierbij optreden als zij vaststelt dat leveringen een andere bestemming hebben gekregen. Hierbij realiseert de NEa zich wel dat de implicaties van deze eis niet voldoende zijn doorgedrongen tot de markt. Bij haar optreden zal de NEa dan ook rekening houden met de omstandigheden. Inboekers die de bewijsvoering nog niet volledig op orde hebben, moeten hier dan ook snel mee aan de slag en uiterlijk op 1 juli 2022 hun bewijsvoering op orde hebben gebracht. Ook op dit punt staat de NEa open voor gesprekken.

Controle en ingrijpen door de NEa

Als een hoeveelheid vloeibare biobrandstof middels A-B-C transacties geleverd is aan de Nederlandse markt (voor vervoer), dan moet door de inboeker aangetoond kunnen worden dat een vrachtauto de brandstof (met de biocomponent) fysiek bij een tankstation of eindafnemer (zoals een transportbedrijf of een bouwplaats) afgeleverd heeft. Indien de levering daarentegen door de afnemende AGP elders wordt opgeslagen, bijvoorbeeld op diens locatie, dan is slechts sprake van een voorraadverplaatsing, die zonder extra aanvullende bewijsvoering (zie hierboven) niet ingeboekt mag worden. Ook niet als er een maandverklaring bij is afgegeven. De NEa houdt de inboeker verantwoordelijk voor het uiteindelijk (indirect) beleveren van een bestemming die voor inboeking in aanmerking komt. De NEa-inspecteur kan tijdens een inspectie controleren of aantoonbaar levering aan de Nederlandse markt voor vervoer heeft plaatsgevonden. Als dat niet het geval blijkt, dan kan de NEa de bijschrijving van HBE's ongedaan maken door ambtshalve vaststelling van de inboeking (naar 0). Bovendien kan de NEa ook nog bestraffend optreden.

Uitspraak zaak Biodiesel Kampen

Op maandag 6 december jl. heeft de rechtbank van Amsterdam uitspraak gedaan in de strafzaak tegen vier medewerkers van Biodiesel Kampen, waaronder de directeur. Zij werden allen verdacht van valsheid in geschrifte en deelname aan een criminele organisatie, waarbij structureel en gedurende langere periode fraude werd gepleegd met biodiesel. Het bedrijf verkocht hierbij niet-duurzame biodiesel als duurzame biodiesel, wat werd verantwoord in een vervalste boekhouding. De Nederlandse Emissieautoriteit constateerde de fraude en deed aangifte bij het Openbaar Ministerie. Het strafrechtelijk onderzoek werd vervolgens uitgevoerd en afgerond door de Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de Inspectie Leefomgeving en Transport, waarbij verschillende doorzoekingen plaatsvonden in Nederland, België en het Verenigd Koninkrijk en beslag werd gelegd op rekeningen en vastgoed.

De ex-directeur van Biodiesel Kampen is veroordeeld tot een onvoorwaardelijke gevangenisstraf van 24 maanden en een bestuursverbod van 5 jaar. De andere medewerkers kregen onvoorwaardelijke gevangenisstraffen tussen 4 en 6 maanden. Biodiesel Kampen werd in 2019 reeds failliet verklaard.

Deze fraude is een belangrijke aanleiding geweest voor het opstellen van de ['Integrale ketenanalyse duurzame biobrandstoffen'](#). Eén van de voorgestelde maatregelen in de ketenanalyse, om het publiek toezicht naar alle schakels in de keten in Nederland uit te breiden, is inmiddels overgenomen in de gewijzigde Wet milieubeheer die vanaf 1 januari 2022 van kracht wordt.

Belangrijke uitspraak Raad van State

Op 15 december 2021 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een voor de NEa belangrijke uitspraak gedaan. De belangrijkste vraag die een brandstofleverancier ter beoordeling aan de Raad van State voorgelegd had, is de vraag of de jaarverplichting zich ook over geleverde diesel aan mobiele werktuigen, landbouwtrekkers en bosbouwmachines mocht uitstrekken, gelet op de

Europese richtlijn hernieuwbare energie (RED).

Volgens de Raad van State, geeft de RED ruimte aan de lidstaten voor aanvullende nationale maatregelen voor het stimuleren van het gebruik van hernieuwbare energie in sectoren en bij activiteiten die niet onder het bereik van de richtlijn vallen.

De Raad van State heeft het beroep van het bedrijf ongegrond verklaard; zie: [Uitspraak 202000678/1/R4 - Raad van State](#). Dit betekent dat de NEa niet hoeft over te gaan tot een [compensatieregeling](#), zoals de NEa die in 2019 heeft uitgevoerd.

Rapportage per inboeker gepubliceerd

Ondanks de reisrestricties en logistieke beperkingen vanwege COVID-19 bleek de biobrandstoffenmarkt in 2020 in staat om de internationale handel in grondstoffen en biobrandstoffen voort te zetten. De NEa rapporteert jaarlijks over de inboekingen die bedrijven hebben gedaan in het Register Energie voor Vervoer (REV). De [rapportage per inboeker 2020](#) laat zien welke bedrijven vloeibare biobrandstoffen hebben geleverd en ingeboekt, van welke grondstoffen deze brandstoffen gemaakt zijn en uit welke landen de grondstoffen afkomstig zijn. In 2020 werden de biobrandstoffen gemaakt uit dertig verschillende grondstoffen. Ruim 55% van de hoeveelheid biobrandstoffen die geleverd is aan het Nederlands vervoer, is gemaakt van gebruikt frituurvet.

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.