

Energie voor Vervoer

6 juli 2023

De voorbije jaren publiceerde de NEa al vaker een nieuwsbrief hernieuwbare energie vervoer. Dat gaan we weer wat vaker doen. Ons streven is vier keer per jaar. Zo hopen we u beter op de hoogte te houden van de (beleids)ontwikkelingen, op het gebied van beleid, naleving en relevante publicaties.

Ontwikkelingen

- ✓ Stand van zaken RED3 (door IenW)
- ✓ Stand van zaken revisie Annex IX van de RED
- ✓ Stand van zaken Uniedatabank
- ✓ Ontwikkeling zeevaart in 2023 en 2024
- ✓ ETS-2 : emissiehandel voor brandstofleveranciers
- ✓ Fraudesignalen biodiesel uit China

Naleving

- ✓ Voorlichting over naleving
- ✓ Aanpassingen C14-kader
- ✓ Monsternamen en C14 analyse van bio-LNG
- ✓ Jaarverplichting stookolie aan vaste installaties
- ✓ HBE-reductiebijdrage 2024 vastgesteld op 49 kg per HBE
- ✓ Rapportage hernieuwbare Energie voor Vervoer 2022

Verschenen

- ✓ Op de NEa website

Ontwikkelingen

Stand van zaken RED3 (door IenW)



We staan aan de vooravond van grote veranderingen om ervoor te zorgen dat ons klimaat leefbaar blijft. De Europese Unie heeft daarvoor als onderdeel van het Fit-for-55-pakket een nieuwe richtlijn hernieuwbare energie voorgesteld (RED-III).

De RED-III is nu bijna afgerond. Onlangs heeft de raad van permanente vertegenwoordigers ingestemd met de tekst, waarmee een van de laatste hordes is genomen. Zodra de Europese Raad en het Europees Parlement hebben ingestemd, weten we zeker hoeveel CO2 we moeten besparen in de transportsector.

Het lijkt erop dat we in 2030 14,5% CO2-reductie moeten realiseren in de

transportsector door inzet van hernieuwbare brandstoffen. 5,5% van de brandstoffenplas moet bovendien bestaan uit biobrandstoffen vervaardigd uit geavanceerde (annex IXa) grondstoffen, of uit hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Daarmee worden de contouren van de veranderingen steeds duidelijker.

Implementatie

In Nederland gaan we de RED-III implementeren door voort te bouwen op het systeem van hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's). Er komen verschillende jaarverplichtingen voor verschillende transportsectoren. Zo is de inzet om een eigen jaarverplichting voor de sector land, voor de sector binnenvaart en voor de sector zeevaart te regelen. Daarmee garanderen we dat elke transportsector steeds minder fossiele brandstof zal gebruiken. Bovendien gaan we niet langer sturen op energie-inhoud (petajoules), maar gaan we voortaan sturen op CO₂-ketenreductie.

Stimulering CO₂-ketenreductie

De HBE (hernieuwbare brandstofeenheid) zal een nieuwe naam krijgen en worden uitgedrukt in kilogrammen reductie. Stimuleringsfactoren (waaronder dubbeltelling) komen daarmee te vervallen. Zo borgen we dat brandstoffen die de grootste CO₂-ketenreductie bewerkstelligen worden gestimuleerd.

Planning wet-en regelgeving

Nederland werkt uit op welke manier elektrisch vervoer en de inzet van hernieuwbare waterstof in fossiele raffinaderijen een plek kunnen krijgen in het systeem. We hebben een ambitieuze planning waarmee we vooroplopen in Europa.

- De wet, waarin we systeemkeuzes maken, ligt naar verwachting in september 2023 voor in de internetconsultatie.
- In december volgt het besluit, met ambitiekeuzes. Grondstofkeuzes maken we in de regeling, die in het tweede kwartaal van 2024 in consultatie gaat.
- Op 1 januari 2025 zal het hervormde systeem in werking treden.

Camiel Fremouw: 'Ik heb sinds april de eer om dit project namens het ministerie van IenW te mogen leiden met een fantastisch team met veel kennis en kunde. De implementatie zal veel veranderen, dus ik begrijp dat u ook veel vragen heeft''.

Stakeholderbijeenkomst

Daarom organiseren we halfjaarlijks een bijeenkomst voor stakeholders om met u bij te praten over de voortgang. Velen van u hebben gelukkig van die gelegenheid gebruik gemaakt tijdens de recente bijeenkomst op dinsdag 20 juni jl. Ik hoop u weer te zien bij onze volgende stakeholderbijeenkomst.



Camiel Fremouw, projectleider implementatie REDIII
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Stand van zaken revisie Annex IX van de RED



De Europese Commissie werkt momenteel aan een herziening van Annex IX van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED). In december 2022 heeft zij een conceptversie gepubliceerd ter consultatie. Op dit moment verwerkt de Commissie de feedback.

De NEa heeft in haar commentaar met name ingezet op heldere definities van grondstoffen, om zo ook verschillen tussen lidstaten te beperken.

Na verwerking van de feedback zal hopelijk binnenkort een officiële publicatie volgen. Twintig dagen na de officiële publicatie zal deze wijziging in werking treden. Vanaf dat moment zal het meteen doorwerken in de HBE-systematiek en het register.

Relatie met Bijlage 5 Regeling energie vervoer

De Nederlandse wet- en regelgeving verwijst voor de definitie van HBE-Geavanceerd (HBE-G) rechtstreeks naar Annex IX, deel A van de RED, waardoor de NEa deze ook de wijziging automatisch zal volgen.

Onderdeel d van Annex IX, deel A van de RED, bevat de grondstof 'biomassafractie van industrieel afval'. Dit is een brede grondstofcategorie, waaraan op nationaal niveau nadere duiding is gegeven. Dit is gedaan in een lijst van grondstoffen in bijlage 5 van de Regeling energie vervoer. Alleen grondstoffen die in deze nationale lijst voorkomen, worden in Nederland beschouwd als 'biomassafractie van industrieel afval', waarmee ze in aanmerking komen voor HBE-G.

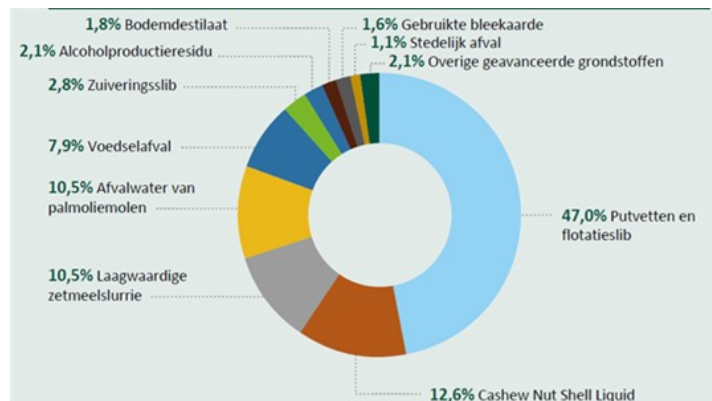
Gevolgen voor veel gebruikte geavanceerde grondstoffen

Bepaalde grondstoffen die nu in Bijlage 5 van de Regeling energie vervoer staan, staan in de huidige conceptversie op de Annex IX-B lijst. Inboekingen van biobrandstof uit deze grondstoffen, leveren HBE-Bijlage IX-B (HBE-B) op. Mocht de conceptversie zonder wijzigingen officieel worden, dan zullen deze grondstoffen op korte termijn niet langer in aanmerking komen voor HBE-G.

Op basis van de conceptversie is een verschuiving van putvetten en flotatieslib (brown grease) en waste starch slurry naar Annex IX-B te verwachten. Met ingang van dit jaar is brown grease al van de nationale lijst van geavanceerde grondstoffen gehaald. Op dit moment levert brown grease dan ook een HBE-O (enkel tellend) op.

Wanneer de conceptversie zonder wijzigingen van kracht zou worden, dan zullen deze grondstoffen een HBE-B opleveren, met nog steeds de mogelijkheid tot dubbel telling. De figuur hieronder laat zien dat deze grondstoffen een aanzienlijk deel van de in 2022 ingezette geavanceerde grondstoffen voor rekening namen.

Grondstoffen voor de categorie geavanceerde biobrandstoffen 2022 (op basis van fysieke energie inhoud)



Stand van zaken Uniedatabank



De Europese Commissie is bezig met het ontwikkelen van de Uniedatabank (UDB). In de Uniedatabank worden alle wereldwijde transacties in de biobrandstofketen geregistreerd, van grondstof tot aan de biobrandstof.

De UDB zal een belangrijke rol spelen bij het vergroten van de transparantie van de leveringsketen. Zodra de UDB werkzaam is, zullen bedrijven hun transacties moeten registreren.

Op dit moment is de Commissie bezig met het opzetten van de vloeibare biobrandstofketen in de UDB. De duurzaamheidsschema's moeten er vervolgens voor zorgen dat alle door hen gecertificeerde bedrijven zich registreren in de UDB. Vervolgens zullen de bedrijven hun initiële voorraden moeten registreren.

Wanneer dat afgerond is, wordt het ook mogelijk om transacties van de biobrandstof in de UDB vast te leggen. De gasvormige biobrandstofketen en waterstof zullen later ook in de UDB geregistreerd worden. De precieze planning is helaas nog niet bekend.

Ontwikkeling zeevaart in 2023 en 2024



De NEa houdt, mede op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, al een aantal jaren de ontwikkeling van het aandeel van zeevaart in het totale HBE-volume in de gaten.

Uit de prognoses die de NEa eerder dit jaar heeft ontvangen van inboekers die biobrandstof leveren aan zeevaart, is nog geen zekere conclusie te trekken over de trend in 2023. Eind juni heeft de NEa weer een uitvraag van gegevens gedaan.

Los van de prognose die de NEa uit deze gegevens zal halen en los van de positieve ontwikkeling van vergroening in de zeevaartsector, is duidelijk dat een groot aandeel van zeevaart in de HBE-markt een aantal onwenselijke gevolgen heeft voor de verduurzaming van het brandstofverbruik in het wegverkeer. Er vindt nauwelijks meer bijmenging van biobrandstof plaats voor het wegverkeer, waardoor meer fossiele brandstof wordt ingezet en de blendcapaciteit is afgeschaald.

Vanwege deze situatie heeft de NEa in april dit jaar een advies uitgebracht aan het Ministerie van IenW om de multiplier voor zeevaart te verlagen voor 2024.

ETS-2 : emissiehandel voor brandstofleveranciers



Brandstofleveranciers krijgen vanaf 1 januari 2025 te maken met verplichtingen die voortvloeien uit ETS-2, het nieuwe emissiehandelssysteem voor de CO₂-emissies van de gebouwde omgeving, het wegvervoer en overige sectoren.

Op de NEa website vind je algemene informatie over het [ETS-2 en de deelnamecriteria](#).

De belangrijkste verplichtingen zullen zijn:

1. Een vergunning aanvragen: Brandstofleveranciers moeten vóór 1 januari 2025 in het bezit zijn van een vergunning voor het leveren van brandstoffen die onder ETS-2 vallen;
2. Een monitoringsplan opstellen: In het monitoringsplan wordt beschreven hoe de CO₂-emissies van de geleverde brandstoffen worden bepaald;
3. Emissies rapporteren: Jaarlijks de CO₂-emissies van de geleverde brandstoffen rapporteren en het emissieverslag laten verifiëren;
4. Emissierechten inleveren: Jaarlijks rechten inleveren voor de gerapporteerde emissies (vanaf kalenderjaar 2027). De beschikbare rechten worden vanaf 2027 geveild.

In 2024 zal de NEa de brandstofleveranciers gericht informeren over hun verplichtingen en ondersteunen bij de naleving ervan.

Registreren als contactpersoon

U kunt zich nu al [registreren als contactpersoon](#). Contactpersonen zullen op de hoogte gehouden worden van de laatste ontwikkelingen met betrekking tot het ETS-2.

Fraudesignalen biodiesel uit China



De afgelopen maanden heeft de NEa ernstige signalen ontvangen over mogelijke fraude met betrekking tot biodiesel uit China. Deze signalen komen uit de markt, maar ook van duurzaamheidssysteem [ISCC](#).

De NEa neemt deze signalen zeer serieus. Recentelijk zijn deze signalen met andere lidstaten en met ISCC besproken. Door ISCC zijn inmiddels meerdere certificaten ingetrokken naar aanleiding van onaangekondigde [integriteitsaudits](#).

Wat doet de NEa

De NEa onderzoekt op dit moment wat de beste maatregelen zijn om het risico te verkleinen dat frauduleuze of niet op afval gebaseerde biodiesel als zodanig wordt aangemerkt en bovendien beloond wordt in Nederland. Allereerst blijven we nauw contact houden met andere lidstaten en met ISCC om signalen, kennis en ervaringen uit te wisselen.

Verder kijken we naar de dubbeltellingsverificatie van biobrandstoffen die afkomstig zijn van de locaties waarvan de certificering is ingetrokken, en of daarin eventuele aanscherpingen mogelijk zijn. Ook verkennen wij of het (juridisch) mogelijk is om bijschrijvingen van HBE's ongedaan te maken als eerder in de keten fraude is vastgesteld. In de toekomst zal de Uniedatabank een belangrijke rol spelen in de strijd tegen fraude.

Meer bevoegdheden controle in buitenland

De NEa heeft sinds 2022 op basis van de RED2, net als de andere lidstaten, [meer bevoegdheden](#) gekregen om controles uit te voeren bij certificeringsinstanties in het buitenland. Deze bevoegdheid wordt op dit moment in samenwerking met andere lidstaten in een taskforce verder vormgegeven.

Naleving

Voorlichting over naleving



Om goede naleving van wettelijke eisen voor hernieuwbare Energie voor Vervoer en het HBE-systeem te bevorderen, start de NEa in het najaar van 2023 met periodieke (digitale) voorlichtingsbijeenkomsten, specifiek gericht op naleving.

Voor wie

Ben je 'nieuw' op het onderwerp? Of heb je simpelweg behoefte aan een opfrismoment? Tijdens deze bijeenkomsten is er extra aandacht voor actualiteiten en worden alle eisen (nog eens) gepresenteerd. En er is de mogelijkheid om vragen te stellen.

We hopen met deze voorlichtingsbijeenkomsten in de groeiende behoefte aan uitleg en informatie te voorzien. Meer informatie volgt.

Aanpassingen C14-kader



De NEa heeft een gewijzigd kader gepubliceerd op haar website, het [C14-](#)



[kader](#). Hierin geven we uitleg aan inboekers over hoe zij, met behulp van de C14-methode, kunnen aantonen dat hun biobrandstoffen ook daadwerkelijk fysiek biogeen zijn.

Dit kader is op een aantal aspecten gewijzigd, waaronder:

- De naamgeving van het kader is gewijzigd naar C14-kader (was HVO-kader) om duidelijk te maken dat dit kader niet alleen van toepassing is op HVO, maar op alle biobrandstoffen die alleen met behulp van een C14-methode onderscheiden kunnen worden van fossiele brandstoffen;
- De scope van ISO/IEC 17025 accreditatie bepaalt voor welke biobrandstoffen en in welk blendpercentage een verklaring over monstername en analyse onder accreditatie kan worden afgegeven op een biobrandstof. De partij die de test aanbiedt dient bij de surveyer en het laboratorium na te gaan of de scope van accreditatie het te analyseren biogene product en het te testen blendpercentage biogeen omvat;
- Als de uitkomst buiten de controletoleranties van de verwachte waarde valt én deze uitkomst is lager dan wat op basis van de blendpercentages werd verwacht, dan mag slechts het biogene gedeelte worden ingeboekt dat met de C14 test is aangetoond. Er is in geval van toepassing van de LSC-methodiek niet langer een verplichting om een vervolganalyse te doen op basis van de AMS-methodiek;
- Als een veronderstelde biobrandstof volgens de test niet of niet volledig biogeen blijkt te zijn, dient de NEa hiervan op de hoogte gebracht te worden via de Helpdesk NEa: info@emissieautoriteit.nl;
- Er is verduidelijkt in de bijgevoegde Q&A's hoe de inboeker kan aantonen op basis van zijn eigen administratie dat een C14-test die door zijn toeleverancier is uitgevoerd, daadwerkelijk betrekking heeft op de brandstof die hij (de inboeker) heeft ontvangen.

Monstername en C14 analyse van bio-LNG



Net als bij alle andere vloeibare biobrandstoffen, geldt ook voor inboeken van bio-LNG dat de inboeker het gehalte biobrandstof moet aantonen door middel van monstername en analyse.

Terwijl de regelgeving niet specifiek het gebruik van een C14 analyse voorschrijft, blijkt dit momenteel wel de enige geschikte analyse methode voor bio-LNG. De NEa heeft signalen ontvangen dat monstername en C14-analyse van (bio-) LNG in de praktijk lastig kan zijn.

De NEa heeft van laboratoria te horen heeft gekregen dat monstername en C14-analyse op (bio-) LNG wel degelijk mogelijk is, maar er is nog een alternatieve methode die ook past binnen de wettelijke kaders: het gebruik van analysesresultaten van de toeleverancier.

Gebruik analysesresultaten toeleverancier

De regelgeving biedt de inboeker de mogelijkheid om gebruik te maken van een analyse door zijn toeleverancier van de brandstof. Voor bio-LNG betekent dit dat de inboeker gebruik maakt van analysesresultaten van bio-methaan dat uit een vergister komt en ingevoerd wordt in de vervloeiingsinstallatie. Aandachtspunten in deze situatie zijn wel:

- De partij die de analyse op het bio-methaan uitvoert, moet de schakel in de leveringsketen zijn direct vóór de inboeker.
- Het dient uitsluitend bio-methaan te zijn dat uit de vergister de vervloeiingsinstallatie ingaat.
- De inboeker moet met een betrouwbare overpomp- en opslagboekhouding kunnen aantonen dat het geanalyseerde bio-methaan ten grondslag ligt aan / betrekking heeft op de bio-LNG die door hem aan de Nederlandse markt is geleverd.

Mocht u gebruik willen maken van deze mogelijkheid, stuur dan een bericht naar de Helpdesk NEa om de concrete situatie voor te leggen:

info@emissieautoriteit.nl.

Zie ook het [C14-kader](#).

Jaarverplichting stookolie aan vaste installaties



Sinds 2022 is de reikwijdte van de jaarverplichting uitgebreid met leveringen van zware stookolie aan landbestemmingen.

Deze uitbreiding van de jaarverplichting was nodig, omdat de NEa signalen ontving dat (door de Douane gekwalificeerde) zware stookolie geleverd werd aan transporteurs, aannemers en landbouwondernemingen die normaliter diesel inzetten voor hun voertuigen en mobiele machines.

Door deze overstap van diesel naar zware stookolie, zou de jaarverplichting omzeild worden en er minder verduurzaming van het brandstofgebruik plaatsvinden. De toevoeging van zware stookolie aan de jaarverplichting, voorkomt dit.

Onbedoeld effect

Tijdens de jaarafsluiting van 2022 bleek dat er met deze uitbreiding onbedoeld enkele 'nieuwe' bedrijven in aanraking kwamen met de jaarverplichting. Het gaat hierbij om bedrijven die zware stookolie gebruiken in vaste installaties, zoals stookketels. Dit betrof in de praktijk vaak een biogeen product, dat onder het accijnstarief van zware stookolie valt. Deze biobrandstof komt niet in aanmerking komt voor inboeken, ook al rust er wel een jaarverplichting op.

Herstelactie

De NEa heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de hoogte gebracht van dit onbedoelde effect. Het Ministerie is voornemens om bij de herziening van de wet- en regelgeving dit punt te repareren.

In de tussentijd staat de NEa toe dat brandstofleveranciers de leveringen van zware stookolie aan vaste installaties bij de NEa opvoeren als "aftrekpost". De aftrekpost moet wel onderbouwd kunnen worden. Bedrijven die alleen zware stookolie aan vaste installaties leveren en dit ten genoegen van de NEa aantonen, krijgen geen jaarverplichting en hoeven geen rekening bij de NEa te openen.

HBE-reductiebijdrage 2024 vastgesteld op 49 kg per HBE



De NEa heeft voor het nalevingsjaar 2024 de HBE-reductiebijdrage vastgesteld op 49 kg CO₂-eq per HBE. Bij deze reductiebijdrage is het aantal HBE's dat ingeleverd moet worden voor de reductieverplichting lager dan voor de jaarverlichting.

Dit betekent dat bedrijven met zowel een jaarverplichting als een reductieverplichting, automatisch aan de reductieverplichting van 2024 zullen voldoen als zij beschikken over het benodigde aantal HBE's voor hun jaarverplichting over dat jaar.

Meer informatie hierover kunt u lezen in het [nieuwsbericht](#) op onze website.



In juli maken we de Rapportage hernieuwbare Energie voor Vervoer 2022 openbaar. Eerder publiceerden we al [de eerste resultaten van deze rapportage](#).

Deze nieuwsbrief loopt helaas net iets voor op de publicatie van de rapportage. Na publicatie maken we de rapportage openbaar via de [nieuwsrubriek](#) van de NEa website en op de informatiepagina [hernieuwbare Energie voor Vervoer](#).

Verschenen

Op de NEa website

- [Informatiepagina met voorbeelden leveringsroutes voor inboeken biobrandstof aan zeevaart](#)
- [Informatiepagina met voorbeelden leveringsroutes voor inboeken biobrandstof aan binnenvaart](#)
- [FAQ: Welke regels gelden voor het aantonen van levering van 100% hernieuwbare elektriciteit aan vervoer?](#)
- [C14-kader](#)
- [Reactie NEa op fraude signalen EWABA over biodiesel uit China](#)
- [Stand van de NEa](#)
- [Jaarverslag NEa](#)

[Aanmelden](#) of [Uitschrijven](#) voor onze nieuwsbrief.

Nederlandse Emissieautoriteit
Postbus 91503, Den Haag
info@emissieautoriteit.nl