

Nieuwsbrief Energie voor Vervoer

NR. 005
6 JULI 2017

Inhoud

- [Gerapporteerde hernieuwbare energie vervoer in 2016 met 1,3% gedaald](#)
- [NEa onderzoekt eindbestemming ingeboekte biobrandstof](#)
- [Levering aan niet voor de weg bestemde mobiele machines](#)
- [Veelgestelde vragen over mobiele machines](#)
- [HBE-rapportage juli gepubliceerd](#)
- [Response enquête Jaarafsluiting 2016](#)
- [Verwachte ontwikkelingen Energie voor Vervoer na 2018](#)

Gerapporteerde hernieuwbare energie vervoer in 2016 met 1,3% gedaald

Hoewel alle bedrijven in 2016 aan de gestegen jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer (van 6,25% naar 7%) hebben voldaan, is de gerapporteerde fysieke hoeveelheid geleverde hernieuwbare energie gedaald. Dit komt door de inzet van meer dubbeltellend materiaal (afvalstoffen en residuen). Dit concludeert de NEa in haar "[Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2016](#)", die de NEa 3 juli heeft gepubliceerd.

Belangrijkste conclusies

- De inzet van dubbeltellende biobrandstoffen is weer gestegen (van 56 naar 66% op basis van fysieke energieinhoud). Deze stijging is hoofdzakelijk veroorzaakt door dubbeltellende FAME. Daarbinnen is weer meer gebruikt

frituurvet geleverd dan in 2015, waarbij de groei vooral afkomstig is uit Azië (niet zijnde ZO-Azië).

- Gebruikt frituurvet levert de grootste grondstofbijdrage (55%) aan de ingeboekte biobrandstofleveringen in 2016.
- De inzet van koolzaad/raapzaad is sterk afgenomen en de (in 2015 toch al kleine) inzet van de landbouwgewassen palmolie en soja is gereduceerd tot 0.
- Dit betekent dat de dieselvervangers in 2016 vrijwel geheel zijn gebaseerd op afvalstoffen en residuen (>99%). De benzinevervangers daarentegen zijn in 2016 vrijwel geheel gebaseerd op landbouwgewassen (99%).
- Voor alle lidstaten geldt in 2020 de Europese verplichting om 6% broeikasgasemissiereductie in de brandstofketen te realiseren. Het nationale percentage is licht gestegen (van 2,5 naar 2,7%). Er moet nog 3,3% overbrugd worden om de EU-doelstelling te behalen.

NEa onderzoekt eindbestemming ingeboekte biobrandstof

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft op 30 mei jl. bekend gemaakt dat het verbruik van biobrandstoffen voor vervoer in 2016 met ongeveer 20 % is gedaald ten opzichte van 2015. Dit is een constatering die afwijkt van de gegevens die bedrijven bij de NEa rapporteren. Het verschil kan grotendeels verklaard worden door het feit dat bedrijven naast leveringen tot eindverbruik door vervoer, ook leveringen tussen brandstofleveranciers (AGP-vergunninghouders) inboeken. Voor de inboekingen schrijft het Register HBE's bij. Het oogmerk dat bedrijven dergelijke leveringen mochten inboeken, is altijd geweest dat de uiteindelijke eindbestemming de Nederlandse markt voor vervoer is. In de praktijk lijkt dit, met name voor leveringen van pure biobrandstof, niet altijd het geval te zijn. De NEa onderzoekt momenteel of leveringen tussen AGP- houders die bedrijven hebben ingeboekt, uiteindelijk op de Nederlandse vervoersmarkt terecht zijn gekomen. Als dat niet het geval is, is dat in strijd met de doelstelling van de wetgeving. De NEa zal zich dan beraden op vervolgacties.

Levering aan niet voor de weg bestemde mobiele machines

De NEa heeft de afgelopen tijd een aantal vragen ontvangen over bewijsmiddelen en toezicht bij levering aan niet voor de weg bestemde mobiele machines. Naar aanleiding hiervan is de tekst op de [website](#) geactualiseerd.

In de nieuwe voorgestelde wet en regelgeving Energie voor Vervoer, zie ook het artikel hieronder, is geen uitzondering meer opgenomen voor 'niet voor de weg bestemde mobiele machines'. Deze leveringen moeten bedrijven vanaf inwerkingtreding wel meenemen in de levering tot eindverbruik en over deze leveringen geldt de jaarverplichting. De nieuwe regelgeving is momenteel onderwerp van parlementaire discussie, inwerkingtreding is beoogd per 2018.

Veelgestelde vragen over mobiele machines

Kan ik mijn administratie/verklaringen die mijn aftrekposten voor mobiele machines onderbouwen, laten goedkeuren door de NEa?

Antwoord:

Nee, de NEa verleent geen goedkeuring vooraf. De leverancier tot eindverbruik is verantwoordelijk voor een juiste opgaaf en voor een aannemelijke

onderbouwing van 'aftrekposten'. Als u betwijfelt of uw onderbouwing met voldoende zekerheid aantoont dat geleverde brandstoffen de eindbestemming weg- en spoorvoertuigen hebben, kunt u ervoor kiezen deze leveringen niet in mindering te brengen op uw levering tot eindverbruik.

Kan ik als eindafnemer 'biotoeslag' terugvragen bij de NEa?

Antwoord:

Nee, de NEa heeft met de leverancier tot eindverbruik een rechtsrelatie en niet met zijn eindafnemers. Alleen de leverancier tot eindverbruik mag dus bij de NEa aantonen dat een gedeelte van de leveringen een andere bestemming dan weg- en spoorvoertuigen had. De leverancier tot eindverbruik is over het algemeen de AGP-vergunninghouder die over de uitgeslagen hoeveelheid benzine en diesel accijns afdraagt en een jaarverplichting heeft. Voor de leverancier tot eindverbruik leidt dit tot een lagere verplichting, gerekend in Hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's). Hij kan ervoor kiezen deze korting door te berekenen aan zijn afnemers.

HBE-rapportage juli gepubliceerd

Uit de [HBE-rapportage](#) van juli blijkt dat er een zeer beperkte mate leveringen van hernieuwbare energie in 2017 zijn ingeboekt.

Aantal HBE's in Register Energie voor Vervoer 2017



NEa krijgt cijfer 8 voor voorlichting over de jaarafsluiting

Om bedrijven te helpen met de handelingen die zij in het Register moeten uitvoeren om aan hun verplichtingen te voldoen, besteedt de NEa veel aandacht aan voorlichting en communicatie. Zo was er op 12 januari een informatiebijeenkomst in Utrecht. Om een goed beeld te krijgen of de voorlichting aan de behoefte voldoet, heeft de NEa een enquête gehouden. De 20 bedrijven die de vragenlijst hebben ingevuld, gaven de communicatie van de NEa gemiddeld een cijfer 8. Als belangrijkste informatiebron wordt de website van de NEa genoemd, op de tweede plaats staat de voorlichtingsbijeenkomst. Het contact met de Helpdesk NEa vinden de meeste bedrijven professioneel en accuraat.

Verwachte ontwikkelingen Energie voor Vervoer na 2018

Ministerie van IenM

Zoals eerder gecommuniceerd, past het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

de wet- en regelgeving aan, als gevolg van de implementatie van de RED en de FQD. Deze aanpassingen hebben gevolgen voor de uitvoeringssystematiek van Energie voor Vervoer vanaf 2018.

De voorgestelde wijziging van de Wet Milieubeheer en het besluit zijn gepubliceerd, deze zijn via de volgende link te raadplegen:

- De wetswijziging: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/34717/kst-34717-2.html>
- De memorie van toelichting: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/34717/kst-34717-3.html>
- Het besluit: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2017-29453.html>

De Tweede Kamer zal de wetswijziging en het besluit naar verwachting in september plenair behandelen.

Discussiepunten

Een aantal punten in de wetswijziging en het besluit staan voor de Tweede Kamer nog ter discussie.

Op 22 februari 2017 is er in de Tweede Kamer een motie aangenomen voor het behoud van dubbeltelling. Het kabinet heeft eerder in haar wetswijziging een voorstel voor het afschaffen van dubbeltelling gedaan, de discussie bestaat of dubbeltelling nu behouden moet blijven of afgeschaft dient te worden.

De Europese richtlijn vereist dat er een limiet wordt gesteld op de inzet van biobrandstoffen op basis van landbouwgewassen (conventionele biobrandstoffen) en dat er daarnaast een minimum inzet is van meest geavanceerde biobrandstoffen. In december 2014 is er een motie aangenomen voor het stellen van een limiet op conventionele biobrandstoffen van 5%. De Europese richtlijn stelt 7% voor, maar lidstaten mogen hier van afwijken. Er is discussie of de limiet niet lager gezet moet worden, om zo meer stimulans te geven aan geavanceerde biobrandstoffen.

Daarnaast is er, zoals verderop in de Nieuwsbrief te lezen, een noodzaak om het verschil aan cijfers tussen CBS en de NEa aan te pakken. Mogelijk kunnen deze discussiepunten nog leiden tot aanpassingen in de voorgestelde wetswijziging en het besluit.

Vervolgproces

Wanneer de Tweede Kamer de wetswijziging heeft behandeld en deze definitief is, zal het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een beleidsbrief naar het bedrijfsleven sturen met daarin toelichting op de nieuwe systematiek. Later in het jaar zal de NEa een informatiebijeenkomst organiseren op een centrale locatie in het land om het bedrijfsleven te informeren over de praktische uitvoering van de nieuwe systematiek, zoals de wijzigingen in het Register.

Oplossing voor verschil NEa-cijfers en CBS-cijfers

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt samen met de NEa aan een beleidsmatige [oplossing voor de onwenselijke situatie dat de gegevens van CBS en NEa verschillen](#). De oplossing zal voor de kalenderjaren 2018 en verder zijn. Een mogelijke ultieme uitkomst is het beperken van inboeking tot leveringen tot eindverbruik; in het voorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer, dat op 4 mei 2017 bij de Tweede Kamer ingediend is (Kamerstukken II, nr. 34 717), is een voorziening opgenomen om dit te regelen. Dit zal grote gevolgen hebben voor de markt. Andere varianten

worden daarom ook onderzocht. Hierover wordt gecommuniceerd zodra er meer bekend is.

[Terug naar Inhoud](#)

U ontvangt deze nieuwsbrief van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) als contactpersoon Energie voor Vervoer. De NEa beheert het Register Energie voor Vervoer (REV) en is verantwoordelijk voor toezicht op de naleving van de verplichtingen. De nieuwsbrief doet verslag van belangrijke ontwikkelingen over Energie voor Vervoer en verschijnt drie keer per jaar. Als u deze nieuwsbrief liever niet ontvangt, kunt u zich afmelden via de [Postbus NEa](#).



Nederlandse Emissieautoriteit
Dutch Emissions Authority