

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Wijziging Besluit energie vervoer voor verhoging percentage jaarverplichting 2025

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

- Brandstofleveranciers aan wegtransport, luchtvaart, zeevaart en binnenvaart;
- Producenten van hernieuwbare energiedragers;
- Handelaren in de systematiek Energie Vervoer.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

- Brandstofleveranciers aan wegtransport, luchtvaart, zeevaart en binnenvaart, producenten van hernieuwbare energiedragers, handelaren in de systematiek Energie voor Vervoer;
- De Nederlandse Emissieautoriteit;
- RVO;
- Onderzoeksbureau's;
- Brancheorganisaties.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Stakeholdersessie, internetconsultatie

1. Wat is het probleem?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

Er zijn een viertal problemen:

- De huidige versie van het Besluit energie vervoer sluit inboeken van leveringen van hernieuwbare energie aan lucht- en zeevaart vanaf 2025 uit. Dit zorgt voor een gat naar 2026 als er een verplichting komt.
- Momenteel wijken de nationale eisen voor hernieuwbare waterstof in transport af van de eisen uit de RED, wat import en inzet hiervan in mobiliteit tijdelijk kan beperken. Ook zou dit er toe leiden dat in de Nederlandse systematiek hernieuwbare waterstof wordt gestimuleerd die niet meetelt voor de Europese REDIII-doelstellingen voor transport.
- In 2025 is er, zonder aanpassing van het Besluit, geen stimulans vanuit de systematiek Energie voor Vervoer voor de inzet van hernieuwbare waterstof in binnen- en zeevaart.
- De huidige spaarmogelijkheden leiden tot grote spaarreserves in het begin van het nieuwe jaar. Dit kan weer leiden tot geen inzet van hernieuwbare energiedragers in mobiliteit in deze periode en tot een lage ERE-prijs bij de overgang naar de nieuwe systematiek in 2026.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Vertraging van nationale implementatie van de nieuwe herziening van de Hernieuwbare Energierichtlijn (REDIII) tot 1 januari 2026, waardoor de bestaande wetgeving langer van kracht blijft dan eerder voorzien. Voor de subonderwerpen betekent dit het volgende:

1. *Beëindiging opt-in*

In het huidige Besluit energie vervoer is opgenomen dat de opt-in voor zeevaart en luchtvaart per 1 januari 2025 wordt beëindigd. Zonder maatregelen hebben deze sectoren in 2025 geen verduurzamingsstimulans in de systematiek Energie voor Vervoer.

2. *Uitstel implementatie regels gedelegeerde handeling RFNBO's*

De Europese Commissie heeft in 2023 criteria voor hernieuwbare waterstof geïntroduceerd in een gedelegeerde handeling. Met het uitstel van de nationale implementatie van de REDIII zou het langer duren voordat deze regels worden geïntroduceerd.

3. *Geen mogelijkheid tot gebruik containers hernieuwbare waterstof voor zee- en binnenvaartschepen*

In het huidige Besluit energie vervoer kunnen leveringen van hernieuwbare waterstof per container niet ingeboekt worden. Zonder wijziging zou dit pas per 2026 kunnen worden gerectificeerd.

4. *Te ruime spaarmogelijkheden voor aangemaakte HBE's; het is momenteel mogelijk voor verplichte partijen om 25% van de verplichting aan HBE's te sparen, en inboekers kunnen 10% sparen, met een minimum van 2000 HBE's.*

c) Wat is de omvang van het probleem?

1. *Opt-in*

In 2022 was de omvang van de leveringen van hernieuwbare energie aan de zeevaart dat werd ingeboekt in de systematiek Energie voor Vervoer 17,8PJ, en had deze sector een aandeel van 38,3% in de jaarverplichting. Zonder de stimulans van de opt-in, zou een groot deel van deze inzet kunnen wegvallen in het jaar 2025.

2. *Implementatie gedelegeerde handeling RFNBO's*

Er is een beperkt aantal spelers dat in 2025 reeds RFNBO's aan transport zal leveren.

3. *Waterstofcontainers*

Er zijn een drietal projecten in de binnenvaart voor schepen op basis van waterstofcontainers die in 2024 en 2025 in gebruik zullen zijn.

4. *Te ruime spaarmogelijkheden*

De huidige spaarmogelijkheden zouden kunnen leiden tot een groot overschot aan verhandelbare eenheden bij de inwerkingtreding van de nationale implementatie van de REDIII, en leiden tot het niet behalen van de doelstellingen in 2030

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

De REDII en de nationale systematiek Energie voor Vervoer. Er heeft nog geen formele evaluatie plaatsgevonden. Uit de jaarlijkse rapportages van de NEa is duidelijk dat de opt-in heeft geleid tot een sterke groei van het gebruik van hernieuwbare energiedragers in, met name, de zeevaart.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

1. *Beëindiging opt-in*

Zonder interventie wordt de opt-in voor de zee- en luchtvaart per 2025 beëindigd. Dit zal naar verwachting leiden tot een verlaging van inzet van hernieuwbare energiedragers in deze sectoren in 2025. Dit sluit niet aan op de sectorspecifieke verplichtingen waar met de implementatie van de REDIII per 2026 op zal worden overgegaan.

2. *Uitstel implementatie eisen gedelegeerde handeling RFNBO's*

Uitstel van de nationale implementatie van de eisen uit de gedelegeerde handelingen voor RFNBO 's zal leiden tot minder gebruik van hernieuwbare waterstof in de Nederlandse mobiliteitssector in 2024 en 2025 en verminderde ondersteuning voor huidige waterstofprojecten in de zee- en binnenvaart.'

3. *Waterstofcontainers*

De nuloptie leidt ertoe dat bestaande en aankomende waterstofcontainerprojecten voor de binnenvaart en zeevaart in 2025 geen inzet van hernieuwbare waterstof kunnen inboeken in de systematiek Energie voor Vervoer.

Aangezien dit op korte termijn de enige voorziene inzet van hernieuwbare waterstof in de sectoren is, leidt dit ertoe dat er in 2025 geen stimulering vanuit de systematiek is voor hernieuwbare waterstofinzet in de binnen- en zeevaart.

4. *Beperking van spaarmogelijkheden*

Zonder maatregelen bestaat de kans dat de nieuwe systematiek vanaf 1 januari 2026 begint met een groot spaartegoed uit de huidige systematiek, waardoor de benodigde inzet van hernieuwbare energiedragers in mobiliteit in 2026 beperkt wordt.

2. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

1. Het stimuleren van CO₂-reductie door inzet van hernieuwbare energiedragers in zeevaart en luchtvaart en het voorbereiden van deze sectoren op de overgang naar sectorspecifieke verplichtingen per 2026;
2. Het stimuleren van hernieuwbare waterstofinzet in de mobiliteitssector;
3. Het stimuleren van hernieuwbare waterstof in binnenvaart en zeevaart;
4. Het stimuleren van hernieuwbare energiedragers in mobiliteit.

b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

- Betaalbare en duurzame energie;
- Eerlijk werk en economische groei;
- Industrie, innovatie en infrastructuur;
- Duurzame steden en gemeenschappen;
- Klimaatactie.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

1. Verlengen van de opt-in voor zeevaart en luchtvaart in de systematiek Energie voor Vervoer tot 1 januari 2026, oftewel het bieden van de mogelijkheid aan brandstofleveranciers aan deze sectoren om HBE's te genereren middels inzet van hernieuwbare energiedragers zonder zelf een verplichting in de systematiek te hebben.
2. Het implementeren van de regels uit de gedelegeerde handeling voor RFNBO's per 1 januari 2025.
3. Het mogelijk maken van het gebruik van waterstofcontainers voor zee- en binnenvaartschepen binnen de HBE-systematiek.
4. Het beperken van de spaarmogelijkheden tot 10% voor verplichtinghouders, 4% voor inboekers, en het verlagen van de spaardrempel van 2000 HBE.

b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

idem

c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

1. De opt-in voor zee- en luchtvaart leidt tot meer leveringen van hernieuwbare energiedragers aan deze sectoren.
2. Nederlandse en Europese regels harmoniseren.
3. Regels voor gebruik van hernieuwbare waterstof in zee- en binnenvaart verruimen.
4. Het beperken van de spaarmogelijkheden verhoogt de noodzaak om in een jaar hernieuwbare energiedragers in mobiliteit in te zetten/HBE van andere partijen te kopen.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

1. Meer inzet van hernieuwbare energiedragers aan zee- en luchtvaart.
2. Meer inzet van hernieuwbare waterstof in mobiliteit.
3. Meer stimulans voor en inzet van hernieuwbare waterstof in zee- en binnenvaart in 2025.
4. Meer stimulans voor de inzet van hernieuwbare energiedragers in mobiliteit in 2025.

b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

HUF en ATR

5. Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

1. De opt-in voor zee- en luchtvaart tot 1 januari 2026 te verlengen;
2. De regels uit de gedelegeerde handeling voor RFNBO's overnemen;
3. Het gebruik van waterstofcontainers voor zee- en binnenvaart mogelijk te maken;
4. De spaarmogelijkheden te beperken tot 10% voor verplichtinghouders, 4% voor inboekers, en het verlagen van de spaardrempel van 2000 HBE.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));

- brede maatschappelijke impact?

1. *Verlenging opt-in*

De opt-in heeft reeds aangetoond een effectieve maatregel te zijn. Door eerdere bijstellingen middels o.a. de multiplier voor zeevaart lijkt nu sprake te zijn van een goede balans tussen stimulering van zee- en luchtvaart, en verduurzaming in wegtransport. Verlenging van de opt-in zorgt voor een vloeiende overgang van de opt-in naar sectorspecifieke verplichtingen, waardoor deze sectoren goed zijn voorbereid hierop.

2. *Implementatie van eisen uit de gedelegeerde handeling voor RFNBO's per 2025*

implementatie hiervan was al voor 2025 gepland, wat ook aan de markt is gecommuniceerd, waardoor marktpartijen in hun plannen hier al rekening mee hebben gehouden.

Implementatie op termijn is in ieder geval noodzakelijk om zeker te stellen dat via de Nederlandse systematiek Energie voor Vervoer ingeboekte waterstof ook aan de Europese REDIII-doelen kan bijdragen

3. *Gebruik van waterstofcontainers in binnenvaart en zeevaart mogelijk maken*

Dit is op korte termijn de enige wijze van inzet van hernieuwbare waterstof in deze sectoren. Deze maatregel kan deze ontwikkeling versnellen.

4. *Beperken van de spaarmogelijkheden*

Deze maatregel zorgt voor de noodzaak om hernieuwbare energiedragers in een bepaald jaar in te zetten, in plaats van gebruik te maken van overschotten van het vorige jaar en beperkt situaties waarin nauwelijks hernieuwbare energiedragers in mobiliteit worden ingezet door grote spaartegoeden.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Er zijn geen onzekerheden

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Inboekgegevens en rapportage van de Nederlandse Emissieautoriteit