

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Wijziging Regeling energie vervoer 2026 - in verband met de implementatie van de gewijzigde richtlijn hernieuwbare energie

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
 - Brandstofleveranciers;
 - Brandstofproducenten;
 - Energieleveranciers;
 - Logistiek ondernemingen;
 - OV-bedrijven;
 - Rederijen.
- 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 brandstoftransitieverplichting;
 - De Nederlandse Emissieautoriteit;
 - RVO;
 - Onderzoeksbureaus;
 - Brancheorganisaties.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

In de internetconsultatie van de wijziging van titels 9.7 en 9.8 van de Wet milieubeheer, de internetconsultatie van de wijziging van het Besluit energie vervoer en in verschillende informatiebijeenkomsten.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?
- Bij het verbranden van fossiele brandstof ontstaat CO₂. Daarvan is te veel, waardoor de aarde te erg opwarmt. Er is nu een klimaatcrisis. De Europese Unie heeft daarom doelen

gesteld om in 2030 minder CO₂ uit te stoten. De Richtlijn hernieuwbare energie is aangepast. Nederland moet brandstofleveranciers verplichten om de uitstoot van CO₂ terug te dringen door in plaats van fossiele brandstof hernieuwbare energie te gebruiken.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Niet van toepassing.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Niet van toepassing.

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

Niet van toepassing.

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

Zonder overheidsinterventie stijgt CO₂-uitstoot of daalt het niet afdoende om de mondiaal afgesproken maximale temperatuurstijging te bewaken. Ook worden de Europese doelen zonder ingrijpen niet behaald.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

- Voldoen aan de Europese doelen om in 2030 CO₂-ketenemissies door brandstofgebruik in de mobiliteitssector te verminderen.
- Bijdragen aan de nationale klimaatdoelen.

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;
- Klimaatactie.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

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

In de mobiliteitssector wordt nog veel fossiele brandstof gebruikt. Door het fossiele brandstofgebruik naar beneden te brengen, kan de opwarming van de aarde worden

beperkt.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?
- Door brandstofleveranciers een verplichting te geven in het systeem Energie vervoer, kan aan de Europese doelen worden voldaan.
 - Door naast de verplichting, het mogelijk te maken dat hernieuwbare elektriciteit ook een vrijwillige bijdrage kan leveren, kan er gemakkelijker aan de Europese doelen worden voldaan.
- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?
- De beleidstheorie is om brandstofleveranciers te verplichten om over een geleverde hoeveelheid brandstof bewijzen te leveren over een hoeveelheid geleverde hernieuwbare energie. Zo krijgt de markt voor hernieuwbare energie een verplichte afnemer en wordt daarmee op gang geholpen.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?
- Er wordt meer hernieuwbare energie verkocht en dus ook geproduceerd;
 - Er wordt minder fossiele brandstof geleverd;
 - Er wordt minder CO₂ uitgestoten, in ieder geval in de keten van grondstof tot verbranding;
 - De brandstofprijs stijgt licht.
- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?
- Tegelijkertijd met deze internetconsultatie is aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) gevraagd om advies te geven. Ook de Nederlandse Emissieautoriteit is gevraagd om een toets uit te voeren op handhaving en regeldruk.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?
- Verplichtingen opnemen voor brandstofleveranciers over de geleverde brandstof aan de sectoren land (weg, mobiele machines en pleziervaart), binnenvaart en zeevaart.
 - Verdere uitwerkingen van technische details als gevolg van de wijziging van de Wet milieubeheer art. 9.7 en 9.8, en het Besluit energie vervoer.
 - Verder vinden enkele kleine reparaties plaats van verschrijvingen.
 - De mogelijkheid tot het vervloeien van aardgas uit het gastransportnet administratief te vergroenen voor groen gas wordt geschrapt. Deze route is in de praktijk niet gebruikt en

draagt niet bij aan de beleidsdoelen om van fossiele brandstoffen over te stappen op hernieuwbare energiedragers.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

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

Het systeem bestaat al, en werkt momenteel doelmatig. Er komen sectoren bij (binnenvaart en zeevaart), wat leidt tot verduurzaming van de verschillende sectoren.

Qua verwijdering van de mogelijkheid tot administratief vergroenen van aardas uit het gastransportnet draagt deze route niet bij aan de beleidsdoelstellingen, en blijkt deze in de praktijk niet te worden gebruikt.

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

Niet van toepassing.

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

Inboekgegevens en rapportage van de Nederlandse Emissieautoriteit.