
Vergaderjaar 2024-2025

36766

**Wijziging van de Wet milieubeheer en de
Wet op de accijns in verband met de
implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413
van het Europees Parlement en de Raad van
18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn
(EU) 2018/2001, verordening (EU)
2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de
bevordering van energie uit hernieuwbare
bronnen betreft, en tot intrekking van
Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad**

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 17 juli 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Algemeen	2
Inleiding	2
Europese context	3
Systematiek hernieuwbare energie vervoer	3
Sectorsturing	3
CO ₂ -ketenemissiesturing	5
Jaarverplichting en emissiereductie-eenheden	7
Inboekdienstverlener	8
Ontslag verplichting voeren massabalans van biobrandstoffen en verificatie biomassa	8
Nieuwe systematiek titel 9.8 van de Wet milieubeheer: de raffinagereductie vervoersbrandstoffen	9
Register raffinagereductie-eenheden, inboeken gebruikte hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong in de raffinaderij en raffinagereductie-eenheden	9
Europese wetgeving	10
Nationale wetgeving	11
Uitvoering en handhaving	11
Uitvoeringslasten NEa en regeldruk bedrijven	
Toetsing Regeldruk door ATR	
II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING	
Onderdeel F (artikel 9.7.2.1)	

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het genoemde wetsvoorstel en willen de regering graag nog de volgende vragen voorleggen.

De leden van de D66-fractie verwelkomen het wetsvoorstel ter implementatie van de hernieuwbare-energierichtlijn (RED III). Zij steunen de keuze voor CO₂-ketensturing en de introductie van sectorverplichtingen. Zij hebben enkele kritische vragen over toezicht en handhaving, de raffinagereductie en de bredere implementatie van RED III.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van dit wetsvoorstel. Zij steunen verduurzaming, maar waken voor regeldruk, marktverstoring en lasten voor mkb en regio.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 (RED III) wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie merken op dat de voorgestelde systematiek van ketenemissiesturing vraagt om aanzienlijke investeringen van bedrijven die hernieuwbare brandstoffen produceren of verwerken. Deze leden vragen of de huidige horizon tot 2030 toereikend is, gezien de lange terugverdientijd van veel van deze investeringen en het feit dat marktopbouw tijd kost. Een langere beleidsmatige horizon kan bijdragen aan meer investeringszekerheid en versnelling van marktontwikkeling. In het commissiedebat Duurzaam vervoer van 22 april 2025 gaf de staatssecretaris aan te verkennen of de verplichtingen tot 2040 kunnen worden doorgetrokken. Deze leden onderstrepen het belang van snelle duidelijkheid op dit punt. Deze leden vragen wat de stand van zaken is van deze verkenning. Kan de regering toelichten in hoeverre verlenging van de verplichtingen tot

2035 of 2040 mogelijk is, en of dit kan worden meegenomen in de huidige implementatie van RED III? Aan welke groeipaden voor deze verplichtingen denkt de regering, en hoe verhoudt dit zich tot de aanpak in omliggende landen?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de overstap naar ketenemissiesturing plaatsvindt in een bredere beleidscontext (het Emissions Trading System 2 (ETS2), CO₂-heffingen, subsidiestelsels). Onduidelijkheid hierover belemmert de commerciële voorbereiding op het nieuwe stelsel. Deze leden vragen de regering op welke wijze is of wordt gezorgd voor interdepartementale coördinatie bij de invoering van het nieuwe systeem, en hoe wordt voorkomen dat ondernemers worden geconfronteerd met tegenstrijdige signalen of stapeling van verplichtingen in combinatie met andere regelgeving, zoals ETS2.

Europese context

De leden van de VVD-fractie hechten belang aan een gelijk speelveld in Europa als het gaat om milieuregelgeving. Zij willen geen Europese koppen. Te ver voor de troepen uitlopen kan betekenen dat het verschil in prijs aan de pomp te groot wordt met onze buurlanden, wat ongewenste effecten geeft voor ondernemers en inwoners in de grensregio's. Welke verschillen zijn er met de aanpakken tussen Nederland en zijn buurlanden België en Duitsland? Hoe beoordeelt de regering deze verschillen? Werkt de regering samen aan uniformering van de uitvoeringswetten?

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van zorgen uit de biobrandstofsector dat onder de brandstoftransitieplichting voor de zeevaart biobrandstoffen kunnen worden ingezet die niet zijn bestemd voor de Europese markt en waarover geen invoerrechten zijn afgedragen. Is de regering bekend met deze zorgen vanuit de sector? Is de regering het ermee eens dat een dergelijke route voor het inboeken van biobrandstoffen voor de zeevaart onwenselijk is met het oog op een gelijk speelveld voor Europese producenten en de strategische autonomie?

De leden van de SGP-fractie constateren dat in de transportsector naast RED III ook ETS2 van

toepassing wordt. Deze leden horen graag hoe beide richtlijnen zich wat betreft de transportsector tot elkaar verhouden, waarom beide tegelijkertijd nodig worden geacht en wat eventuele negatieve interacties zijn.

De leden van de SGP-fractie hebben begrepen dat RED III ruimte biedt voor toepassing van de massabalansmethode voor bio-lng, waarbij groen gas wordt ingevoegd op het gasnet, waar ook de lng-terminal aan gekoppeld is. Deze leden hebben begrepen dat toepassing van deze methode in Duitsland de inzet van bio-lng heeft aangejaagd. Zij horen graag of de regering toepassing van de massabalansmethode voor bio-lng mogelijk gaat maken.

Systematiek hernieuwbare energie vervoer

De leden van de BBB-fractie vragen of de inboekdienstverlener voldoende drempelloos wordt voor kleine spelers, zoals individuele transportondernemers en particulieren. Kan de regering aangeven hoe dit administratief werkbaar wordt gemaakt?

Sectorsturing

De leden van de D66-fractie lezen dat de sectoren land, binnenvaart en zeevaart een eigen jaarverplichting krijgen. Deze leden moedigen dit aan, omdat het mogelijk maakt het principe 'de vervuiler betaalt' explicieter door te voeren. Deze leden vragen waarom de regering specifiek voor deze uitsplitsing heeft gekozen. Ook vragen zij of de regering specifiekere categorieën heeft overwogen en, zo ja, welke. Deze leden vragen welke sector naar verwachting van de regering de aanvullende emissiereductie dient te realiseren en hoe de regering daar in het kader van RED III op gaat sturen.

De leden van de BBB-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat sectorsturing leidt tot extra kosten en complexiteit voor bedrijven die meerdere vervoerssectoren beleveren. Is de regering bereid om bij de uitwerking in het Besluit energie vervoer ruim gebruik te maken van de vrije ruimte tussen sectoren, zodat bedrijven flexibiliteit behouden?

De leden van de SGP-fractie horen graag wat precies de Europese kaders zijn voor sectorsturing. Wat is op basis van de Europese regelgeving verplicht en wat behoort tot de beleidsvrijheid van lidstaten?

De leden van de SGP-fractie lezen in het verslag van de internetconsultatie dat de regering een gevoeligheidsanalyse zal uitvoeren naar de invloed van gemaakte keuzes voor de verschillende sectoren op de kostprijsontwikkeling. Deze leden horen graag of deze gevoeligheidsanalyse inmiddels is uitgevoerd, wat de uitkomsten zijn en hoe de regering deze uitkomsten weegt. Is het mogelijk het verslag van deze gevoeligheidsanalyse met de Kamer te delen, zo vragen deze leden.

De leden van de SGP-fractie pleiten voor een zoveel mogelijk gelijk speelveld met omliggende landen, onder meer voor de binnenvaart. Deelt de regering de mening dat zoveel mogelijk voorkomen moet worden dat binnenvaartschippers brandstof innemen in Duitsland of België, omdat hier de RED III-verplichtingen nog niet gelden? Hoe gaat de regering hiervoor zorgen, zo vragen deze leden. Zij willen er ook op wijzen dat België heeft besloten ETS2 niet toe te passen bij de binnenvaart, terwijl dat in Nederland wel het geval is. Hoe staat het met de invulling van het memorandum of understanding die met België is afgesproken over de invoering van RED III en ETS2 voor de binnenvaart?

De leden van de SGP-fractie horen graag waarom ten aanzien van de inboekregels voor raffinage er niet voor gekozen is om net als bij de jaarverplichting voor de industrie te kiezen voor een tijdelijke versoepeling van de inboekregels om naast fysieke levering ook administratieve aankoop van duurzaamheidsinformatie mogelijk te maken, zolang geen sprake is van een volwaardig waterstofnetwerk.

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat het wetsvoorstel bijdraagt aan reductie van de emissies in de transportsector, onder meer door het toevoegen van verplichtingen voor de binnenvaart en zeevaart. Deze leden wijzen er daarbij op dat weglekeffecten moeten worden voorkomen. Kan de regering in dat kader uiteenzetten hoe de onderhandelingen lopen tussen Nederland en de buurlanden om mogelijke weglekeffecten te voorkomen in sectoren als de binnenvaart, kustvaart en zeevaart?

CO₂-ketenemissiesturing

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de energietransitie gebaat is bij zo efficiënt mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur. Het toepassen van massabalans voor biogas en bio-lng binnen het bestaande gasnetwerk en de lng-logistiek kan opschaling versnellen, investeringskosten beperken en onnodige verdubbeling van infrastructuur voorkomen. Binnen de Europese Unie is dit systeem toegestaan (onder andere via EU IE 996), mits wordt voldaan aan de duurzaamheidscriteria en traceerbaarheidseisen, zoals vastgelegd in de hernieuwbare-energie richtlijn RED III. Landen als Duitsland passen het al toe. Deze leden begrijpen dat dit in Duitsland tot een sterke groei van de inzet van bio-lng leidt en tot een succesvolle decarbonisatie van de transportsector.

De leden van de VVD-fractie hebben hierover de volgende vragen. Ten eerste vragen zij of de regering het met hen eens is dat het toestaan van een massabalanssystematiek voor bio-LNG een kostenefficiënte en systeemlogische stap is.

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast of de regering het mogelijk en wenselijk acht dat Nederland, net als Duitsland, gebruikmaakt van de bestaande gasinfrastructuur (inclusief lng-terminals) in combinatie met een massabalans voor de inzet van bio-lng. Welke overwegingen spelen daarbij een rol?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering hoe zij de juridische ruimte binnen RED III voor deze toepassing beoordeelt. Is er sprake van belemmeringen in Europese wet- en regelgeving die de inzet van geïmporteerd groen gas, of de inzet via de terminalroute voor bio-lng in Nederland zouden verhinderen? Zo ja, op welke bepalingen is dat gebaseerd? Is de regering van oordeel dat het niet toestaan van de vergroende lng-route – mede gelet op definitie 18 van de RED III – in de praktijk neerkomt op een nationale kop bovenop Europees beleid? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of het klopt dat in Duitsland rechtszaken zijn gevoerd over het niet toestaan van deze route, die uiteindelijk geleid hebben tot de verplichting om de vergroende lng-route toe te staan. Is de regering bekend met deze jurisprudentie, en acht zij het aannemelijk dat Nederland in een vergelijkbare positie terecht zou kunnen komen?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering verder in hoeverre het toestaan van deze route kan bijdragen aan het realiseren van de hogere Europese klimaatdoelen voor 2040 en wat betekent dit voor het kosteneffectief behalen van de nationale verplichtingen.

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Uniedatabank een belangrijk instrument is voor traceerbaarheid en toezicht op grondstoffen en energiedragers die onder de RED III vallen. Is de regering het ermee eens dat de Uniedatabank zo snel mogelijk in gebruik moet worden genomen en tegelijkertijd werkbaar en betrouwbaar moet zijn? Kan de regering per categorie energiedrager aangeven wat de voortgang is? Welke aandachtspunten zijn er momenteel geconstateerd en welke inspanningen leveren de Europese Commissie en de Nederlandse regering om deze op te lossen?

De leden van de D66-fractie steunen de introductie van CO₂-ketenemissiesturing. Tegelijkertijd zien deze leden een risico in de wijziging van de systematiek. Ten eerste schrappt het wetsvoorstel de bepalingen over de emissiereductieverplichting in de Richtlijn brandstofkwaliteit en trekt het wetsvoorstel de Uitvoeringsrichtlijn brandstofkwaliteit in. Deze leden vragen de regering of zij het risico ziet dat er in de overgangsfase naar CO₂-ketenemissiesturing (tijdelijk) sprake zal zijn van minder strikte regulering dan in het vorige stelsel.

De leden van de D66-fractie constateren dat brandstofleveranciers die benzine, diesel en zware stookolie leveren aan een landbestemming verplicht zijn (wegvervoer, mobiele werktuigen, landbouwtrekkers) een (steeds groter) deel van die brandstoffen uit hernieuwbare energie te laten bestaan. Deze leden vragen de regering of alle leveranties van fossiele brandstoffen onder deze verplichting vallen en of er ook uitzonderingen zijn en, zo ja, waarom.

De leden van de BBB-fractie ondersteunen in principe het sturen op CO₂-reductie, maar maken zich zorgen over de administratieve lasten en fraudegevoeligheid. Hoe wordt gegarandeerd dat het mkb dit kan uitvoeren zonder onevenredige lasten? Kan de regering toezeggen dat er een

eenvoudige standaardmethode komt voor het berekenen van CO₂-reducties, om de administratieve druk te beperken? Deze leden constateren dat de memorie van toelichting wijst op risico's van fraude bij CO₂-ketenemissiesturing. Kan de regering nader toelichten welke stappen worden gezet om fraude daadwerkelijk op te sporen en aan te pakken, met name in internationale ketens?

De leden van de SGP-fractie constateren dat de vermenigvuldigers voor geleverde elektriciteit in het nieuwe systeem komen te vervallen. Zij horen graag hoe voor een soepele overgang van het oude naar het nieuwe systeem wordt gezorgd voor bijvoorbeeld laadpaalconcessiehouders. Kan de regering toelichten hoe laadpaalconcessiehouders ten minste dezelfde baat hebben bij het nieuwe systeem als bij het oude systeem? Wat betekent de overgang voor bestaande contracten?

Jaarverplichting en emissiereductie-eenheden

De leden van de VVD-fractie hechten belang aan een stabiel investeringsklimaat en rechtszekerheid voor marktpartijen die in de verduurzaming van mobiliteit investeren. Contracten zoals laadpaalconcessies zijn in het verleden afgesloten onder het bestaande systeem met HBE's (hernieuwbarebrandstofeenheden) en vermenigvuldigingsfactoren voor elektriciteit. Deze leden vragen de regering in hoeverre is geborgd dat het nieuwe systeem met ERE's (emissiereductie-eenheden) vergelijkbare stimulansen biedt voor onder meer CPO's (charge point operators) als het oude systeem. Hoe wordt voorkomen dat bestaande langjarige (concessie)contracten en investeringsbeslissingen mede gebaseerd op beleidsprikkel uit het HBE-stelsel – onevenredig worden geraakt?

De leden van de VVD-fractie merken op dat voor de inzet van hernieuwbare waterstof (RFNBO's) een relatief kleine, maar bindende verplichting geldt. De markt hiervoor is nog jong en in ontwikkeling. Producenten geven aan dat de huidige regeling te weinig flexibiliteit biedt bij het opstarten van de productie. Het systeem lijkt weinig ruimte te laten voor verschuivingen in de productiestart, terwijl dit in de praktijk onvermijdelijk is. Er is geen uitkoopmogelijkheid

en verplichtingen mogen niet worden doorgeschoven, terwijl de markt nog in een pioniersfase verkeert. Deze leden vragen of de regering bereid is te bezien of een beperkte vorm van flexibiliteit mogelijk is, bijvoorbeeld door de verplichting over twee jaar te spreiden of door een uitzonderingsmogelijkheid in het eerste jaar van productie in te bouwen (tegen een hoge boete of met compensatieverplichting), zodat handhaving mogelijk blijft zonder disproportioneel marktbederf.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij dat het wetsvoorstel de inzet van hernieuwbare brandstoffen bevordert en wijzen op de balans tussen enerzijds verbruik en anderzijds productie. Op welke wijze wil de regering ook de productie van hernieuwbare brandstoffen ondersteunen, zodat deze productie zowel binnen Nederland als binnen Europa meer van de grond gaat komen?

Inboekdienstverlener

De leden van de VVD-fractie merken op dat in de praktijk een eindafnemer een expliciete machtiging moet geven aan een inboekdienstverlener om namens hem of haar elektriciteit in te boeken, op basis van een EAN-nummer (Europese Artikel Nummering). Inboekdienstverleners spreken vervolgens met een eindafnemer contractueel af dat de machtiging exclusief is. Maar zonder mogelijkheid tot verificatie bij de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) (op basis van het EAN-nummer), bestaat het risico dat eindafnemers meerdere machtigingen afgeven aan verschillende partijen. Deze leden vragen hoe de regering de mogelijkheid beoordeelt dat eindafnemers bij meerdere inboekdienstverleners machtigingen afgeven en daardoor mogelijk gaan dubbelboeken. Is de NEa in staat hierop toe te zien?

Ontslag verplichting voeren massabalans van biobrandstoffen en verificatie biomassa

De leden van de BBB-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat de verplichting tot verificatie van biomassa leidt tot dubbele controles of kosten voor boeren en biobrandstofproducenten. Kan de regering toelichten waarom Nederland afwijkt van de Europese systematiek voor massabalanceren bij biogas en bio-lng?

Nieuwe systematiek titel 9.8 van de Wet milieubeheer: de raffinagereductie vervoersbrandstoffen

De leden van de D66-fractie constateren dat de regering heeft afgezien van een verplichte raffinagereductie. Deze leden zijn van mening dat om de klimaatdoelen te halen er een afbouwpad van fossiele energiebronnen moet zijn, en dus ook van raffinage van fossiele brandstoffen. Deze leden vragen de regering waarom zij er niet voor heeft gekozen om een afbouwpad voor raffinage in dit wetsvoorstel op te nemen. Daarnaast vragen zij de regering hoe snel zij de raffinage van fossiele brandstoffen wil afbouwen. Tot slot vragen deze leden welke specifieke bezwaren doorslaggevend waren om af te zien van een verplichte raffinagereductie.

De leden van de D66-fractie constateren dat de wet een facultatief systeem introduceert waarbij raffinaderijen emissiereductie-eenheden kunnen genereren via de inzet van hernieuwbare brandstoffen. Deze leden zien hierin een risico voor fossiele lock-in en verdringingseffecten. Deze leden vragen de regering daarom hoeveel ruimte er in het nieuwe stelsel komt voor deze raffinagereductie. Daarnaast vragen deze leden hoe de regering fossiele lock-in en verdringingseffecten op de waterstofmarkt gaat voorkomen. Tot slot vragen deze leden de regering hoe en of zij kan garanderen dat er geen verdringing optreedt voor directe inzet van groene waterstof in mobiliteit, zoals in de binnenvaart, of in andere sectoren dan mobiliteit.

De leden van de SGP-fractie horen graag waarom de regering ondanks de brede kritiek op het invoeren van een correctiefactor voor de zogenaamde raffinageroute de mogelijkheid van het invoeren van een correctiefactor lager dan één handhaaft.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij dat in deze wijzigingswet de systeemwijzigingen zijn opgenomen, zodat samen met het Wijzigingsbesluit energie vervoer en de wijzigingsregeling die momenteel wordt uitgewerkt, de correctiefactor voor de raffinageroute op 1,0 wordt gesteld. Dat is goed nieuws voor de verduurzaming van de industrie en deze leden juichen deze stap dan ook toe.

Register raffinagereductie-eenheden, inboeken gebruikte hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong in de raffinaderij en raffinagereductie-eenheden

De leden van de BBB-fractie constateren dat de raffinageroute belangrijk is voor de opschaling van elektrolyse, maar dat directe inzet van waterstof in mobiliteit eveneens gestimuleerd moet blijven. Hoe waarborgt de regering dat tankstations voor waterstof en voertuigen op waterstof rendabel kunnen blijven naast de raffinageroute? Is de regering bereid om internationale verhandelbaarheid van raffinagecredits te onderzoeken, zoals voorgesteld door de sector?

Europese wetgeving

De leden van de BBB-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat Nederland zich strenger opstelt dan andere EU-landen, waardoor een ongelijk speelveld ontstaat. Hoe wordt samenwerking met buurlanden vormgegeven om tanktoerisme in de binnenvaart en zeevaart te voorkomen? Deze leden vragen of de sector zeevaart door deze wet niet onevenredig wordt belast. Hoe wordt voorkomen dat verduurzaming van de zeevaart leidt tot verplaatsing van bunkering naar het buitenland?

Nationale wetgeving

De leden van de D66-fractie constateren dat de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie – naast de sector vervoer – ook ziet op bepalingen voor de sector elektriciteit en de verwarmings- en koelingssector. Deze leden constateren dat deze sectoren geen onderdeel zijn van dit wetsvoorstel. Deze leden vragen de regering om welke inhoudelijke redenen zij RED III niet integraal implementeert.

De leden van de D66-fractie merken daarbij op dat de implementatietermijn voor de omzetting in nationale regelgeving van de wijzigingsrichtlijn hernieuwbare energie afloopt op 21 mei 2025. Deze leden zijn van mening dat een integrale implementatie zou hebben bijgedragen aan een versnelling van de verduurzaming en meer duidelijkheid voor het bedrijfsleven. Deze leden vragen de regering vóór behandeling van deze wet zoveel mogelijk duidelijkheid te geven over de implementatie van de andere onderdelen van de RED III-richtlijn. Deze leden vragen de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in de beantwoording de minister van Klimaat en

Groene Groei en de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening te betrekken bij de beantwoording van deze vraag.

De leden van de D66-fractie constateren dat de wet veel materiële normen delegeert in lagere regelgeving. Deze leden vragen de regering of zij heeft overwogen materiële onderdelen van de wet op te nemen in de wet en, zo ja, welke.

Uitvoering en handhaving

De leden van de VVD-fractie merken op dat de NEa verantwoordelijk is voor de uitvoering van, het toezicht op en de naleving van de systematiek hernieuwbare energie vervoer, zoals neergelegd in de Wet milieubeheer. Deze leden zijn bezorgd dat de combinatie van uitvoeringsverantwoordelijkheid en toezichthoudende verantwoordelijkheid de onafhankelijke positie van NEa kan aantasten. Deze leden vragen hoe de regering de mogelijkheid om de uitvoering en het toezicht op de wet te splitsen over twee autoriteiten beoordeelt?

De leden van de D66-fractie constateren dat de NEa het voorstel uitvoerbaar, handhaafbaar en fraudebestendig acht. Tegelijk blijkt uit recente publicaties van Transport & Environment dat er grootschalige fraude met biobrandstofgrondstoffen bestaat. Deze leden vragen de regering om te reflecteren op dit wetsvoorstel in dat licht, in samenspraak met de NEa. Deze leden vragen of deze nieuwe fraudesignalen volgens de regering aanleiding geven tot herijking van de eerdere HUF-toets.

De leden van de D66-fractie zien ook risico's voor toezicht en handhaving wat betreft de specifieke onderdelen van de wet. Zo constateren deze leden dat het toezicht op de CO₂-ketensturing complex is: de hoogte van de CO₂-ketenreductie kan bijvoorbeeld alleen worden berekend. In combinatie met het feit dat elke gram CO₂ die minder uitgestoten wordt geld oplevert, zien deze leden een hoog risico op fraude. Deze leden vragen de regering of zij onderschrijft dat er sprake is van een hoog risico op fraude. Daarnaast introduceert dit wetsvoorstel sectorspecifieke sturing. Daarom vragen deze leden de regering om een overzicht van toezichtrisico's per sector uit dit wetsvoorstel.

Ook verzoeken zij de regering uit een te zetten hoe het toezicht op raffinagereductie-eenheden vorm krijgt.

De leden van de D66-fractie vragen de regering welke mogelijkheden zij ziet om het toezicht op duurzame brandstoffen te verbeteren. Is de regering het met deze leden eens dat effectief toezicht op duurzame brandstoffen vraagt om toezicht 'over de grens' te intensiveren, zowel binnen als buiten Europa?

Uitvoeringslasten NEa en regeldruk bedrijven

De leden van de BBB-fractie zijn bezorgd over de uitvoeringslasten voor bedrijven, met name voor mkb-ondernemingen. Kan de regering toezeggen dat in de uitwerking expliciet gekeken wordt naar regeldrukbeperking voor kleinere bedrijven? Is er voorzien in een mogelijkheid om de rapportages voor RED III en ETS2 te combineren, zodat dubbele administratieve lasten worden voorkomen?

Toetsing Regeldruk door ATR

De leden van de VVD-fractie merken op dat het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) gedurende lange tijd kritisch is geweest op de uitvoerbaarheid van de wet en de regeldruk voor ondernemers. Deze leden hebben kennisgenomen van de inspanningen die de regering heeft genomen om de regeldruk te beperken. Het is onduidelijk hoe het ATR, op basis van de doorgevoerde wijzigingen en inzichten, aankijkt tegen de uitvoerbaarheid van de wet en de regeldruk. Deze leden vragen of de regering nogmaals een verzoek kan doen om het ATR een oordeel te laten geven over de uitvoerbaarheid op basis van de laatste stand van zaken.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Onderdeel F (artikel 9.7.2.1)

De leden van de VVD-fractie constateren dat het wetsvoorstel op dit punt nog niet in lijn is gebracht met het meest recente kabinetsvoornemen, zoals verwoord in onder meer de Vierde Voortgangsbrief RED III (Kamerstuk 32813, nr. 1511) en de brief van de minister voor Klimaat en Groene Groei bij de voorjaarsbesluitvorming (Kamerstuk 33043, nr. 114). Daarin staat dat de correctiefactor voor hernieuwbare waterstof in de raffinaderijroute wordt verhoogd naar 1,0 voor de looptijd van RED III, om zo investeringszekerheid te bieden aan elektrolyseprojecten in Nederland. Ook

wordt toegezegd dat deze route aantrekkelijker wordt vormgegeven om marktontwikkeling te stimuleren.

Tegelijkertijd biedt het wetsartikel, zoals het nu voorligt – artikel 9.7.2.1, vierde lid – nog steeds ruimte om bij ministeriële regeling een correctiefactor kleiner dan één toe te passen zonder parlementaire betrokkenheid. Dat creëert een beleidsmatig risico voor investeerders in elektrolysecapaciteit en staat op gespannen voet met de recente toezeggingen om investeringszekerheid te waarborgen.

Bovendien is de memorie van toelichting op dit punt niet actueel en sluit deze niet aan bij de beleidslijn die het kabinet inmiddels heeft uitgezet.

De leden van de VVD-fractie hebben hierover de volgende vragen aan de regering. Waarom wordt in het wetsvoorstel nog voorzien in de mogelijkheid om een correctiefactor kleiner dan één toe te passen? Is de regering bereid deze mogelijkheid volledig te schrappen, zodat de wettelijke grondslag volledig aansluit bij het voornemen om elektrolyseprojecten zekerheid te bieden? Kan de regering toelichten op welke wijze parlementaire betrokkenheid geborgd blijft, indien in de toekomst wijzigingen aan de correctiefactor overwogen zouden worden? Is de regering bereid om de memorie van toelichting op dit punt te actualiseren?

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Coco Martin