

Date: 8 juli 2024

Consultatie wijziging besluit energie voor vervoer 2025

Doelgroep van de consultatie

Op 10 juni werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 'wijziging besluit energie voor vervoer 2025' voorgelegd voor internetconsultatie. Deze consultatie eindigt op 8 juli.

VEMOBIN reageert op deze consultatie als vertegenwoordiger van de doelgroepen:

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

VEMOBIN en de leden zijn geïnteresseerd in de verduurzaming van transport via alle technologieën.

- VEMOBIN en haar leden zetten in op energiestations voor alle soorten energie voor mobiliteit.
- VEMOBIN en haar leden steunen de brede toepassing van hernieuwbare energie en andere brandstoffen en gassen met een betere CO2 prestatie, om de CO2-emissies van mobiliteit en transport te reduceren.
- VEMOBIN en haar leden stellen dat alle CO2 reducerende technieken en brandstoffen nodig zijn om de CO2 reductiedoelen te halen.

Reactie op de wijziging besluit energie voor vervoer 2025

- 1) Opheffing van de einddatum van de opt-in, die eerder stond op 1 januari 2025

VEMOBIN steunt deze continuering van de opt-in, al zien de leden risico's:

- In 2025 zullen de FuelEU maritime en de RefuelEU aviation hun intrede doen. Onbekend is of de opt-in tot een stijging van de bunkeringen in de zeevaart zal leiden door de invloed van de FuelEU. Voor de Refuel aviation geldt dat onduidelijk is hoe het flexibiliteitsmechanisme van artikel 15 ingevuld gaat worden. Die invulling is sterk sturend op hoe verstoring van een opt-in eventueel in de luchtvaart kan uitpakken. Die onzekerheid maakt het moeilijk een uitspraak te doen over de gevolgen van de continuering van opt-in in 2025. Wel is duidelijk dat een continuering van de opt-in met de gesignaleerde nieuwe fuel verordeningen, niet optimaal is.
- Bovenstaande ontwikkelingen kunnen ertoe gaan leiden dat de toename van hernieuwbare brandstoffen in het wegverkeer weer zullen afnemen, nadat die met de verhoging met 20 PJ uit lenteklimaatpakket stevig is toegenomen in 2024.

- 2) Implementatie van eisen uit de gedelegeerde handeling voor RFNBO's per 2025

VEMOBIN steunt dit streven maar ziet één punt van zorg:

- in artikel 1 wordt een term 'vrijwillig systeem' geïntroduceerd, die alleen geldt voor hernieuwbare brandstoffen (zoals de NL wetgever de 'hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong' definieert). De RED II zelf kent ook een definitie van een vrijwillig systeem: waarbij normen worden bepaald voor de productie van biobrandstoffen, vloeibare biomassa of biomassa-brandstoffen, of andere brandstoffen die in aanmerking komen om te worden meegeteld bij de berekening van de in artikel 27, lid 1, onder b), bedoelde teller,
- VEMOBIN signaleert dat het potentieel verwarrend is om eenzelfde term in het juridisch terrein te gebruiken, die iets anders betekenen in de Europese richtlijn en het Nederlandse besluit, waarmee dit richtlijn geïmplementeerd wordt. Concreet: de Nederlandse implementatie geeft een beperktere betekenis dan het bronndocument, de richtlijn RED II.

- Voorstel: verwijst voor de vereisten aan hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong naar de gedelegeerde handeling over additionaliteit en versterk hiermee de uniformiteit met de richtlijn.

3) Het stimuleren van hernieuwbare waterstof in binnen -of zeevaart.

VEMOBIN steunt dit streven maar ziet 1 punt van zorg:

- In artikel 9a wordt een nieuw tweede lid ingevoerd, waar wordt bepaald dat een onderneming die waterstof produceert en levert, aan zee -en binnenvaart mag leveren met een container.
- VEMOBIN signaleert dat in brandstofsector en ook de waterstofsector, de producent vaak een andere partij is dan de leverancier. VEMOBIN verzoekt 'produceert en' te schrappen uit dit nieuwe lid, opdat leveranciers die hernieuwbare waterstof leveren die voldoet aan de verdere eisen, hiervoor HBE's kunnen aanmaken bij levering aan binnen -of zeeschip.

4) Inperken van spaarmogelijkheden

VEMOBIN heeft begrip voor de motieven voor deze ingreep, maar mist onderbouwing voor de gekozen rigoureuze verlaging. De doelstelling van RED III is een stuk hoger dan van de RED II, dus de angst dat een spaarsaldo de RED III doelen zal ondergraven, lijkt voorbarig. Een betere beoordeling of de vrees van de staatssecretaris gegrond is, lijkt de aangewezen weg.

Een vraag voor de zekerheid: de VEMOBIN leden gaan ervan uit dat deze verlaging van het spaarsaldo voor het eerst wordt toegepast bij de overigens van 2025 naar 2026. Klopt dat?

In 2026 zal de RED III geïmplementeerd worden. Dat komt er ook een taakstelling voor RFNBO's. VEMOBIN dringt erop aan om voor deze categorie juist een extra leen en spaarfaciliteit in te voeren, omdat op die specifieke markt het aanbod en aantal aanbieders zo schaars is, dat dit leidt tot een illiquide markt. Daarom zou de verplichting voor deze specifieke categorie meer flexibiliteit moeten bieden.

5) Een aantal wijzigingen ter verduidelijking.

VEMOBIN ziet een aantal wijzigingen in het besluit die geen verband houden met de 4 punten uit het beleidskompas. Uit navraag blijkt dat dit wijzigingen zijn op verzoek van EU commissie. De leden zouden het op prijs stellen als de toelichting op het besluit enige achtergronden van de gekozen aanvullingen in de artikelen 2, 7, 8 en 10 kan bevatten.

Rest ons u veel succes toe te wensen bij de behandeling van alle ingekomen visies op deze consultatie. Voor aanvullende informatie kunt u zich wenden tot: J.M. Koopmans, mkoopmans@vemobin.nl