

VARO Energy

T +31 (0)88 100 7000

E info@varoenergy.com

World Port Center
Wilhelminakade 919
3072 AP Rotterdam
PO Box 59083
3008 PB Rotterdam
The Netherlands
varoenergy.com

Datum: 06 December 2024

Onderwerp: Input VARO consultatie Bestluit energie Vervoer REDIII

Geachte heer/mevrouw,

VARO Energie ("VARO") waardeert het zeer dat de mogelijkheid wordt gegeven te reageren op het concept ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit energie vervoer 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 ("**Concept Ontwerpbesluit**"). Van deze mogelijkheid maakt VARO graag gebruik. Uit het document '*Ter achtergrond informatie: Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de accijns (Ligt momenteel bij de Raad van State)*', zoals dat gepubliceerd is op de consultatiewebsite van het Concept Ontwerpbesluit blijkt dat de overheid een deel van de reacties op het wetsvoorstel reeds ter harte heeft genomen. Dat stemt VARO positief en hoopvol. Met deze brief zullen wij reageren op een aantal aspecten van het Concept Ontwerpbesluit, en daarmee ook op zo veel mogelijk op de gestelde vragen.

1. Een afwezige, dan wel beperkte vrije ruimte is van belang

VARO kan zich vinden in het opleggen van een jaarverplichting per sector en het achterliggende principe dat de sectoren zelf betalen voor hun eigen vergroening. Om (lange termijn) investeringen mogelijk te maken, is het voor marktpartijen uiterst belangrijk dat er duidelijkheid is over de hoogte van de jaarverplichting per sector. Daardoor is VARO van mening dat een vrije ruimte tussen sectoren (de inzet van eenheden in een andere sector dan waarin ze zijn gecreëerd) zo veel mogelijk dient te worden beperkt. VARO kan zich dan ook vinden in de voorgestelde percentages vrije ruimte, en met name de afwezigheid van vrije ruimte in de sector land.

2. Geen draagvlak zonder gelijk speelveld

VARO voelt zich genoodzaakt ook op zijn beurt opnieuw het belang van een gelijk speelveld te benadrukken. Het gevaar ligt op de loer dat dit veel genoemde argument als abstract overkomt en daarmee in de wind wordt geslagen. Maar dit raakt echt de kern van het ondernemen en het daadwerkelijk bijdragen aan een klimaatopgave die – zoals bekend – niet ophoudt bij de Nederlandse landsgrenzen.



De gelijkheid is met name in het geding bij de sectoren binnenvaart en zeevaart vanwege het internationale karakter van deze sectoren. De mate waarin de Nederlandse maatregelen afwijken van die in bijvoorbeeld België en Duitsland en belangrijke bunkerlocaties in Azië hebben een wezenlijk effect op de Nederlandse bunkermarkt. Zolang buurlanden niet onomstotelijk kiezen voor een opt-in van de binnenvaart of andere EU-lidstaten geen sectorsturing hanteren in combinatie met een grotere selectie aan feedstocks voor de zeevaart om emissiereductiedoelen te behalen, dan heeft dat niet alleen nadelige gevolgen voor de Nederlandse marktpositie, maar werkt dat ook contraproductief voor de vergroening van de sector op een land overstijgend niveau.

Hoe langer in 2025 onzekerheid blijft bestaan over het speelveld, hoe groter de schade voor de Nederlandse markt, omdat reders geneigd zullen zijn zich in 2025 al voor te bereiden op verplaatsing van hun bunkering naar het buitenland. Dit effect is nu al goed zichtbaar bij de zeevaart, waar FuelEU maritime in 2025 van kracht wordt en grotere schepen flexibiliteit hebben qua bunkering binnen maar ook buiten Europa.

Bovenstaande geldt voor in feite alle facetten van het Concept Ontwerpbesluit, maar in het bijzonder voor: (i) de jaarverplichtingen, alsook (ii) de verplichtingen c.q. de beperkingen op het gebruik van grondstoffen per sector, waaronder ook de verplichting van het gebruik van RFNBO's per sector. Zoals het nu ernaar uitziet ontbreekt een gelijk speelveld op al deze punten met onze buurlanden. Het Memorandum of Understanding ("MoU") met België is op dit punt te onzeker, aangezien de partijen die hoogstwaarschijnlijk in de coalitie komen zich niet gebonden achten. VARO verzoekt dan ook de afspraken met België op dit punt verder zeker te stellen, gelijksoortige afspraken met Duitsland te maken, of, indien dergelijke afspraken niet (tijdig) van de grond komen, daaraan gevolgen te verbinden die recht doen aan het behoud van de Nederlandse marktpositie en internationale klimaatopgaven. Monitoring is niet voldoende; bovendien is dan het kwaad al geschied.

3. Grondstoffen

VARO is van mening dat er zo veel mogelijk flexibiliteit zou moeten zijn voor de inzet van grondstoffen in de verschillende sectoren.

3.1 RFNBO-doel per sector niet praktisch uitvoerbaar en niet economisch

Hoewel VARO voorstander is van de inzet van RFNBO's in de vervoerssector, heeft VARO bezwaren tegen het stellen van RFNBO-doelen per sector. Bij een gebrek aan RFNBO's en een werkende waterstofmarkt, zijn partijen aangewezen op – en afhankelijk van – slechts enkele raffinaderijen. Gezien enerzijds het beperkte en kostbare aanbod¹ en anderzijds de beperkte vraag en mogelijkheden voor directe toepassing, leiden de sectorspecifieke doelen tot onnodig hoge kosten voor, uiteindelijk, de consument. Om een levensvatbare markt voor RFNBO's te creëren is het zinnvoller het gebruik van deze energiedrager zoveel mogelijk aan te jagen daar waar dit het meest



efficiënt en op zo groot mogelijk schaal kan. De uiteindelijke sectorinzet kan het beste door de markt bepaald worden.

3.2 Beperking op grondstoffen binnenvaart en zeevaart ondermijnt de concurrentiepositie en is niet in lijn met FuelEU Maritime

Dat in de sector binnenvaart niet dezelfde grondstoffen kunnen worden ingezet als in de sector land geldt als een enorme beperking. In ieder geval zouden de in te zetten grondstoffen voor land en binnenvaart hetzelfde moeten zijn. Voor binnenvaart betekent dat dus dat ook de conventionele biobrandstoffen toegestaan zouden moeten worden.

Ook een beperking voor de zeevaart tot alleen Annex IX-A en RFNBO valt naar onze mening lastig te rechtvaardigen en is mede gelet op de concurrentiepositie ten opzichte van België en Duitsland onwenselijk. De Nederlandse keuze voor inperking van IX-B feedstocks komt op een moment dat belangrijke internationale bunkerlocaties inzetten op stimulering daarvan voor de zeevaart. Nu al is de impact op de concurrentiepositie van de Nederlandse bunkermarkt zichtbaar met een grote stijging in bio-bunkering in Singapore die vrijwel evenredig is aan de daling daarvan in Rotterdam. Zolang vanuit Brussel het IX-B plafond niet omhoog wordt bijgesteld aan de hand van de dit jaar toegevoegde nieuwe IX-B feedstocks en het beschikbare plafond over de andere sectoren al verdeeld is, gaat de concurrentiepositie van de Nederlandse bunkermarkt voor de zeevaart verder achteruit. Nederland zou zich dan ook moeten inzetten voor verhoging van het totale IX-B plafond en die ten goede aan de zeevaart moeten laten komen.

Voor de zeevaart geldt daarbovenop dat de voorgestelde beperkingen niet in lijn zijn met Verordening (EU) 2023/1805 ("**FuelEU Maritime**"). De inzet van Annex IX-B is op grond van FuelEU maritime namelijk wel toegestaan. Dit besluit doorkruist dus deze EU-verordening. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Daarnaast lopen de reductiedoelstellingen op grond van de FuelEU maritime en REDIII uiteen. REDIII voorziet in een lineaire groei voor zeevaart naar 2030 terwijl de FuelEU Maritime voorziet in een getrapte groei, in eenheden van 5 jaar². Daardoor ontstaat een tussentijds verschil tussen de sectordoelen van beide regelingen, hetgeen onwenselijk is en de toch al complexe regelgeving en uitvoerbaarheid daarvan nog complexer maakt. VARO vraagt de overheid zich primair in te zetten voor een herziening van de FuelEU maritime zodat ook deze verordening in een lineair groeipad voorziet. Gelet op de juridische status van de FuelEU Maritime vraagt VARO deze groeipaden in ieder geval op elkaar af te stemmen.

3.3 Inconsistentie limiet op conventionele biobrandstoffen

In de Nota van Toelichting staat in par 2.2.1 'Limiet gebruik conventionele biobrandstof tot 2020 op niveau 2020':



*“Onder een conventionele biobrandstof wordt een biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen, zoals bedoeld in de richtlijn hernieuwbare energie, verstaan. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat voor het behalen van de doelstelling hernieuwbare energie in vervoer het aandeel van conventionele biobrandstoffen niet groter is dan dat in 2020. Ter uitvoering van deze afspraak, wordt het gebruik van conventionele biobrandstof **beperkt tot 1,4%** van de energie-inhoud van de levering tot eindverbruik in 2020, een hoeveelheid die dus niet meegroeit met de uitbreiding van de jaarverplichting naar de sectoren binnenvaart, luchtvaart en zeevaart.” (dikgedrukt VARO)*

In het Concept Ontwerpbesluit staat echter 1,2%. VARO verzoekt dan ook minimaal dit percentage van 1,4% in artikel 3 lid 3 op te nemen. Desalniettemin stelt VARO voor – ondanks de gemaakte afspraken in het klimaatakkoord – gebruik te maken van de mogelijkheid die REDIII biedt om het aandeel conventionele brandstoffen te verhogen.³ Dit zou de prijs impact aan de pomp voor de consument kunnen beperken (ontwerpprincipe 8).

4. Bio LNG

VARO onderschrijft volledig de inbreng van Havenbedrijf Rotterdam met betrekking tot het voeren van een massabalans voor (bio)gas over het gasnetwerk en virtuele liquefactie. Die inbreng leest als volgt:

In de Europese context wordt algemeen aanvaard dat het gebruiken van LNG-terminals in een massabalancing systeem (zoals toegestaan door de EU) de enige realistische route is om op grote schaal in de vraag naar bioLNG te voorzien, zeker voor de maritieme sector. De RED Implementing Regulation (EU) 2022/996 staat het toe om het massabalansconcept toe te passen op het Europese gasnet, inclusief de LNG-terminals. We zien dat verscheidene lidstaten regelgeving ontwikkelen of al hebben ontwikkeld die dit concept mogelijk maken. Het stelt partijen in staat om bioLNG op schaal te produceren en te leveren aan de internationale scheepvaart. Echter, uit overleggen met het ministerie van I&W, RVO en de NEa is gebleken dat zij zich verzetten tegen het in Nederland toepassen van het massabalansconcept op het gasnet.

Genoemde Implementing Regulation staat het ook toe om biomethaan in te voeren in het gasnet en bioLNG te onttrekken aan LNG-terminals, waarbij rekening gehouden moet worden met CO₂-uitstoot alsof liquefactie plaatsvindt, alhoewel fysieke liquefactie niet nodig is. Ook hier zien we dat andere lidstaten dit in hun regelgeving mogelijk maken en dat het ministerie van I&W, RVO en de NEa zich hiertegen verzetten.

Indien Nederland op deze wijze afwijkende eisen gaat stellen van buurlanden, zal dit de concurrentiepositie van Nederland ernstig verzwakken zonder dat het klimaat er beter van wordt. In dat geval zal bunkeren van bioLNG in landen zoals België, Frankrijk en Spanje financieel aantrekkelijker zijn dan in Nederland wat zal leiden tot het weglekken van activiteiten naar deze landen. Ook leidt het tot hogere kosten voor de energietransitie. Soortgelijke problemen lijken



overigens ook te zullen ontstaan voor netwerken voor bio-methanol en groene waterstof. De aanbevelingen van HbR luiden als volgt:

- de mogelijkheid van toepassing van massbalancing tussen biomethaan injectiepunten en afnamepunten voor bioLNG zou in het Besluit duidelijk vastgelegd moeten worden;
- in het besluit toelichten dat het toepassen van C14 analyses alleen zinvol is bij de invoeding in het gasnetwerk, niet bij het verlaten van het gasnetwerk;
- in het besluit opnemen dat bij de implementatie van massbalancing het gas aan het gastransportnet in Nederland is onttrokken volgens de gangbare systematiek.
- in het besluit opnemen dat ook biomethaan uit het buitenland binnen de systematiek energie vervoer gebruikt mag worden. Mogelijke risico's op dubbelrekening of een gebrek aan fysieke traceerbaarheid zouden op een zorgvuldige en pragmatische manier moeten kunnen worden opgelost.

5. Afschrijfolgorde sectoren

Het besluit doet het voorkomen alsof de toezichthouder een vaste afschrijfolgorde hanteert waarop de verplichte partij die uitslaat tot verbruik van mag afwijken. Het was duidelijker geweest dit andersom te presenteren omdat dit beter bij de praktijk aansluit: De verplichte partij bepaalt zelf de volgorde waarop verschillende ERE's worden afgeschreven tenzij deze dat niet doet; dan hanteert de toezichthouder de volgende afschrijfolgorde: [presenteer afschrijfolgorde].

Indien wordt vastgehouden aan de huidige voorgestelde wetgevingspresentatie, ondanks bovengenoemd standpunt, dan zou dit in ieder geval niet moeten leiden tot een onevenredige administratieve last om af te wijken.

6. Belang van duidelijke, eenduidige, deugdelijke en eenvoudige regelgeving

VARO benadrukt het belang van duidelijke, eenduidige, deugdelijke en eenvoudige regelgeving, juist ter waarborging van de ontwerpprincipes zoals de investeringszekerheid, innovatiebevordering en behoud concurrentiepositie. Het is in dat kader dat wij de volgende afsluitende opmerkingen maken.

6.1 Duidelijke toelichting en rekenaannames

Wij merken op dat het voor marktpartijen lastig is een standpunt in te nemen op de voorgestelde percentages omdat de toelichting op de rekenaannames geen inzicht geeft in de achterliggende berekeningen. Dit wordt versterkt door wisselend gebruik van afrondingen of niet in het document 'rekenaannames'. Ten behoeve van het draagvlak alsook de investeringszekerheid verzoekt VARO hier alsnog inzicht in te geven.



6.2 Overgangsrecht

De overgang van een sectorbrede systematiek met energiesturing naar een systematiek met sector- en CO₂-sturing vraagt om duidelijk en redelijk overgangsrecht. Dat is bijvoorbeeld aan de orde wanneer het Register hernieuwbare energie het gedeelte van de HBE-saldi van rekeninghouders uit 2025, dat voor sparen in aanmerking komt, op de rekening van de desbetreffende rekeninghouders voor kalenderjaar 2026 bijschrijft. Uit de artikelsgewijze toelichting volgt dat de verdeling van de ERE's over de sectoren land, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart gebeurt per soort (conventioneel, geavanceerd, bijlage IX-B en overig) overeenkomstig *de inboekingen van geleverde hernieuwbare energie aan die sectoren in kalenderjaar 2025*. VARO gaat ervanuit dat dit de eigen individuele inboekingen in 2025 betreft en niet de gemiddelden binnen de hele brandstoffenplas in 2025, maar zou dit graag expliciet verduidelijkt zien in het besluit.

6.3 Juridische status C14-kader onduidelijk

Het C14-kader is een vergaande, specifieke invulling van de open norm die is opgenomen in Bijlage 1 deel B van de Regeling energie vervoer. Het betreft een set aan regels zonder formele juridische status die de NEa heeft gepubliceerd op haar website. Ten behoeve van het legaliteitsbeginsel, de rechtszekerheid, het overheidsvertrouwen en de eenvoud van het toch al complexe rechtsstelsel waar deze sector mee te maken heeft, roept VARO de overheid op om het C14-kader mee te nemen in de verdere implementatie van RED III door dit kader in overleg met de sector te vervatten in formele regelgeving.

Tot slot

VARO verzoekt u op basis van bovenstaande zienswijzen het Concept Ontwerpbesluit te heroverwegen. Uiteraard houdt VARO zich beschikbaar om haar standpunten verder aan u toe te lichten en/of van gedachte te wisselen over de implementatiewetgeving.

Met vriendelijke groet,

VARO Energy Netherlands

