



Date: 26 November 2020

Consultatie Wijziging Bal CO2 reductie zakelijke mobiliteit

Reactie op consultatie

Op 28 oktober 2020 werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 'wijziging Bal CO2 reductie door verkeer' voorgelegd voor internetconsultatie. De VNPI is penvoerder van deze reactie. Zij wordt onderschreven door het platform duurzame biobrandstoffen en de NOVE.

Gezamenlijke reactie van VNPI, platform duurzame biobrandstoffen en NOVE.

De VNPI verbindt de eigenaren van raffinaderijen en tankstations in Nederland. De VNPI reageert op deze consultatie als vertegenwoordiger van:

- Distributie van energie voor vervoer op tankstations;
- Leveranciers van hernieuwbare energiedragers aan de automobilist.

Het platform duurzame biobrandstoffen komt voort uit een convenant tussen overheid en partijen en stelt zich op het punt: "Om de uitstoot van de transportsector te reduceren zijn biobrandstoffen onmisbaar, naast andere alternatieven. Nederland bezit een sterke positie in de hele transportbrandstoffenketen." Het platform reageert vanuit de visie, ambitie en doelstellingen.

De NOVE is dé brancheorganisatie voor de zelfstandige brandstofhandel. NOVE behartigt de belangen van onafhankelijke, particuliere brandstofhandelaren.

VNPI en de leden zijn geïmmiteerd aan verduurzaming van transport via alle technologiesporen.

- De VNPI en haar leden zetten in op energiestations voor alle soorten energie voor mobiliteit.
- De VNPI en haar 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.
- De VNPI en haar leden stellen dat alle CO2 reducerende technieken en brandstoffen nodig zijn om het plafond van 25 Mt CO2, waar zowel energie akkoord als klimaatakkoord naar streven, te halen.

Inzet van hernieuwbare brandstoffen als optie om aan de CO2-reductie verplichting te voldoen.

Op basis van dit uitgangspunt werken de VNPI, platform duurzame biobrandstoffen, de NOVE en betrokken leden [hierna: partijen] graag deze reactie uit. Wij richten ons op onderstaande opsomming uit deel 2.3.2 van de toelichting op het besluit:

"De werkgever kan in de periode tot 2026 zelf bepalen hoe hij de CO₂-uitstoot omlaag brengt om aan de norm te voldoen. De werkgever ontvangt suggesties van maatregelen om schoner (minder uitstoot per kilometer), minder (minder kilometers, meer thuiswerken) of anders (met andere modaliteit) te gaan reizen. Het staat de werkgever vrij hoe hij de CO₂-uitstoot omlaag brengt:

1. *minder reizen*: minder zakelijke kilometers maken. Door bijvoorbeeld meer afspraken virtueel te laten plaatsvinden of door een betere planning van de ritten, kan het aantal gereden kilometers omlaag worden gebracht;
2. *anders reizen* bij zakelijke ritten: door zakelijke kilometers met voertuigen op fossiele brandstoffen om te zetten in (elektrisch) fietsen, lopen en/of het gebruiken van OV zal de gemiddelde uitstoot per kilometer dalen;
3. *schoner reizen*: aanpassen van het wagenpark. De kilometers gereden met voertuigen op fossiele brandstoffen zijn ook om te zetten in schonere kilometers, bijvoorbeeld door

vergroening van het lease-wagenpark of het aanbieden van een aangepaste kilometervergoeding voor schonere auto's. "

Partijen missen hier een optie voor werkgevers om de CO2 te reduceren van het zakelijk verkeer, en als dat van toepassing mocht worden verklaard het woonwerk verkeer, met behulp van:

4. Decarboniseren van de brandstof: in punten 2 en 3 hierboven is sprake van "voertuigen op fossiele brandstoffen". De werkgever kan deze voertuigen ook inzetten met hernieuwbare brandstoffen, om de CO2 te reduceren. De besparing kan worden vastgesteld met objectieve normen, zoals bijvoorbeeld opgenomen in de EU-richtlijn: Fuel Quality directive. Hiervoor kan de werkgever maatwerk afspraken maken met de brandstofleverancier en waar aan de orde: met de werknemer hoe dit met de eigen auto in te vullen.

Dit voorstel vergroot de mogelijkheden van de werkgever om aan deze normen te voldoen. Met deze toevoeging kunnen werkgevers die niet zomaar elektrische auto's ter beschikking hebben of kunnen stellen, toch voldoen aan de reductieverplichting. Partijen verzoeken dit punt toe te voegen aan de opties om CO2 te reduceren en uit te werken in de regels van het artikel 17A11 en in het tweede lid van het in 17A11 genoemde ministeriële regeling. Ook voor de aanvulling voor woonwerk verkeer, voorzien in artikel 17A10 is dit een optie die werkgevers perspectief biedt.

Indien hier prijs op wordt gesteld, lichten partijen dit voorstel graag toe.

Partijen hebben daarnaast nog twee aanvullende vragen:

- Hoe bewaakt het ministerie dat de reductiedoelstelling van deze regeling, voorzover die is behaald met een overstap naar Zero emissie voertuigen, niet dubbel telt met de CO2-reductie zoals is behaald in de eigenstandige doelstelling voor elektrische voertuigen?
- Gelet op 2.3.2 uit de toelichting waarin ook vliegen binnen Nederland binnen de normstelling op zakelijk vervoer wordt getrokken: welke vluchten gelden als bestemming en aankomst in Nederland? Een rechtstreekse vlucht naar een Nederlandse gemeenten als Bonaire? Met overstap naar Saba? Of telt ook een bestemming binnen het koninkrijk als Curaçao? Partijen denken graag mee over duurzaamheidsopties die voor vliegverkeer beschikbaar zouden kunnen worden gemaakt.

De VNPI, platform duurzame biobrandstoffen en de NOVE kijken met belangstelling uit naar uw reactie.

Voor nadere toelichting kunt u contact opnemen met de VNPI: Marnix Koopmans, mkoopmans@vnpi.nl.