

Transport en Logistiek Nederland maakt graag gebruik van de gelegenheid om te reageren op de internetconsultatie RED II Regeling energie vervoer kalenderjaren 2022-2030. Daarbij beschouwen wij de voorgestelde wijzigingen niet vanuit de brandstofproducent en -leverancier maar vanuit het gebruikersperspectief.

Op de eerste plaats ondersteunen wij de wijzigingen die bijdragen aan een effectieve stimulering en aan een solide administratie en van de productie en levering van geaccepteerde hernieuwbare brandstoffen. Duidelijk is evenwel dat het vergroten van aandelen hernieuwbare brandstof, zeker bij gasvormige brandstoffen, een administratief karakter kent. De ordentelijke controle op de jaarverplichting voor brandstofleveranciers biedt eindgebruikers nog geen duidelijkheid over de getankte samenstelling van de brandstof.

Mogelijk past het niet in de context van deze herziening maar voor eindgebruikers ligt er een toenemend belang om de CO₂-emissies van de getankte brandstof te kennen. Overeenkomstig de afspraken in het Klimaatakkoord geldt immers voor toegepaste hernieuwbare brandstof en energie een tank-to-wheel CO₂-waarde van nul om dubbeltellingen te voorkomen.

Voor een robuust systeem met effectieve marktmechanismen zou idealiter zowel 'voor als na de pomp' helder moeten zijn welke CO₂-emissies gelden voor de geleverde en getankte brandstof of energie. Een certificatiesysteem kan CO₂-bewuste eindgebruikers aanzetten tot klimaatvriendelijkere keuzen bij het tanken. Wanneer een tankbewijs de juiste CO₂-waarde weergeeft, biedt dat eindgebruikers de mogelijkheid om hun CO₂-emissies nauwkeuriger te registreren en te beïnvloeden. Daarbij is van belang dat de waarde niet varieert per tanking maar dat leveranciers kiezen voor een consistent aandeel hernieuwbaar of een pure hernieuwbare brandstof garanderen zoals bij HVO of bioLNG het geval kan zijn.

Een jaarverplichting voor leveranciers laat in beginsel de eindgebruikers ongemoeid bij het streven naar CO₂-vermindering door getankte brandstof en energie. Een hogere, minder marktconforme prijs, kan eindgebruikers zelfs afhouden van de duurzamere alternatieven. Voor nu en in de toekomst lijkt er naar ons idee rede en ruimte voor het componeren van het meest effectieve beïnvloedingssysteem. Dat kan de jaarverplichting voor brandstofleveranciers zijn maar ook dan is duidelijkheid over de CO₂-waarde van de getankte brandstof van belang voor eindgebruikers.

TLN geeft graag de vraag in overweging of de huidige wijzigingen in voldoende mate de adoptie van hernieuwbare brandstoffen in de markt van verkeer en vervoer stimuleren en inzichtelijk maken.

Met vriendelijke groet,
Rob Aarse