

## **Reactie van AFS Energy B.V. op consultatie Regeling vervoer 2022-2030**

### **Elektriciteit**

De Regeling Energie Vervoer is in het leven geroepen om onder andere milieuvriendelijke activiteiten in transport te motiveren en te reguleren. Dit heeft geresulteerd in een robuust systeem waarbij het leveren van duurzame energie beloofd werd door middel van bijvoorbeeld dubbeltelling van bepaalde grondstoffen of een weegfactor.

De wijzigingen in de Regeling laten een verandering zien in het forfait hernieuwbaar, namelijk van het Europese naar het Nederlandse net gemiddelde, plus een verlaging van de weegfactor van 5 naar 4. De combinatie van een lagere forfait hernieuwbaar en een lagere weegfactor heeft tot gevolg dat er minder HBE-Overig wordt toegekend voor elektriciteit geleverd aan de wegvoertuigen in Nederland. Er werd voorheen een weegfactor 5 gebruikt vanwege de energie-efficiëntie van elektrisch rijden. Dit is niet veranderd en dus ook geen reden voor zo een aanzienlijk verandering. Een kWh levert door deze verlaging 20% minder HBE's op. Daarnaast zijn er andere stromen die wel een hogere weegfactor krijgen zoals hernieuwbare brandstof en luchtvaart, maar elektriciteit gaat juist omlaag. Vooral nu de EV sector begint te groeien en de HBE een zeer welkome aanvulling is aan de kapitaalintensieve inspanningen die deze partijen maken. De stijging in weegfactor voor hernieuwbare brandstof zoals waterstof staat in sterk contrast met de daling in weegfactor voor elektriciteit, dit is niet uitlegbaar en zal leiden tot een grote mate van ongelijkheid. Beide brandstoffen leveren namelijk geen bijdrage aan het behalen van het nationaal streefcijfer hernieuwbare energie in vervoer. Echter wordt de een gekort en de ander juist verder gestimuleerd. Om deze rechtsongelijkheid tegen te gaan lijkt het ons niet meer dan logisch de verlaging van weegfactor 5 naar 4 niet door te laten gaan.

Daarnaast wordt voor het bepalen van het forfait hernieuwbaar het Nederlandse gemiddelde van twee jaar terug gebruikt, met een oplopend aandeel hernieuwbaar krijgen partijen die elektriciteit leveren aan transport significant lager aantal HBE's dan daadwerkelijk zou moeten. De verklaring hiervoor is dat het CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek) pas begin 2022 een gemiddelde voor 2021 zal hebben. Daarmee is dit te laat beschikbaar voor het inboekjaar 2022. Energiestatistieken worden wel tijdig gedeeld door CertiQ (Tennet), iets waar het CBS ook gebruik van maakt. Wanneer direct gebruik wordt gemaakt van de brondata en niet wordt gewacht tot het CBS dit heeft verwerkt, kan wel gebruik worden gemaakt van het aandeel hernieuwbaar van het jaar n-1 in plaats van n-2. Het inboeken is namelijk pas mogelijk vanaf april in het desbetreffende inboekjaar dus het eerste kwartaal kan gebruikt worden om de cijfers te verkrijgen van CertiQ of Tennet van het jaar ervoor.

Daarnaast is het niet mogelijk om het aandeel hernieuwbaar voor een inboekende partij te verhogen via het gebruik van groene stroom via het elektriciteitsnet. Dit kan wel wanneer er gebruik wordt gemaakt van groen gas via het aardgasnetwerk. Het gebruik van Vertogas GvO's is toegestaan, maar CertiQ GvO's niet. Beide GvO's zijn verbonden aan duurzame energie op het net en gereguleerd door een TSO, de een op het aardgasnet en de ander op het elektriciteitsnet. Er ontstaat daardoor een vorm van ongelijkheid tussen het leveren van gasvormige biobrandstoffen en het leveren van elektriciteit aan de Nederlandse transportmarkt. Er zijn voldoende ongesubsidieerde GvO's uit windparken op zee, waardoor er een aanbod ontstaat aan CertiQ GvO's zonder subsidie. Deze kunnen ingezet worden om het transport verder te verduurzamen zonder dat dit conflicterend is met andere regelgeving.

## **Scheepvaart**

Binnen de door u gestelde voorwaarden stellen wij op prijs dat u een aantal voorstellen doet om meer grip te krijgen op het scheepvaart deel van de brandstoffenmarkt. Wij delen met u de urgentie om sterker beleid te introduceren, echter sluit het door u voorgestelde niet aan bij onze visie van de markt. Zoals de voorstellen zich nu laten lezen komt er onevenredig veel druk op de scheepvaart te liggen. Binnen rechtsgelijkheid zien wij dan ook een duidelijk verschil tussen participanten in de massabalans bijmengverplichtingen. Gemiddelde bewijslast voor andere sectoren aangeleverd is substantieel lager dan de door u voorgestelde bewijslast voor scheepvaart partijen.

De door u voorgestelde bewijslast voor scheepvaart over een levering uit bijlage IX deel A, C14 analyse, ISO 17025 verbrandingsanalyse en verandering dubbeltelling volumes zullen naar onze mening de drempel tot starten van het blenden van biobrandstoffen sterk verhogen. Binnen de sector zien wij reeds een drempel om aan biobrandstoffen te beginnen, deze drempel zal via uw voorstellen aanzienlijk verhogen en mogelijk zelfs bestaande inboekers uit de markt werken. Door het verhogen van de bewijslast zal de administratieve last plus het risico op het niet voldoen aan deze bewijslast, enkel gedragen kunnen worden door grote marktpartijen. De kleinere spelers zullen geen verduurzaming kunnen realiseren waardoor er ongelijkheid in de markt ontstaat. Kijkend naar de toekomst vergroot u de lasten bij een verplichting voor scheepvaart leveringen en gaat vitale kennis en ervaring reeds opgedaan verloren. Nederland loopt nu nog voorop bij het verduurzamen van de scheepvaart sector wat met de maatregelen verloren kan gaan. Dit is niet in lijn met de Europese wens om verduurzaming van scheepvaart verder vorm te geven. Het is niet ondenkbaar dat marktpartijen niet langer voor Nederland kiezen maar naar andere landen met een lagere administratieve druk uitwijken en de gehele bedrijfstak hierbij haar afzetmarkt verliest.

Wij stellen voor om waar mogelijk te kijken naar een systeem om de markt inclusiever te maken. Hierbij partijen aan te moedigen te participeren i.p.v. het demotiveren van enkele associatie bij biobrandstoffen. In de huidige opzet is het reeds lastig afdoende afnemers te creëren. Op de langere termijn zal het doel moeten zijn zo veel mogelijk partijen binnen het systeem te betrekken en zo onze doelen gezamenlijk te kunnen behalen.

## **UER's**

In 2021 zullen bedrijven via hun jaarverplichting automatisch voldoen aan hun reductieverplichting, Wanneer de HBE-reductiebijdrage in 2022 lager zal zijn dan in 2021, zou dit betekenen dat bedrijven niet meer automatisch aan hun reductieverplichting voldoen via hun jaarverplichting. In dat geval zijn wij van mening dat Duitse UER's een alternatieve optie kunnen zijn voor het voldoen aan de reductieverplichting. Het Duitse UER systeem is door de beschikbaarheid van een UER-register een betrouwbaar systeem. Ons advies is om het gebruik van Duitse UER's toe te staan bij het behalen van de reductieverplichting wanneer de reductieverplichting niet meer automatisch wordt behaald door de jaarverplichting.

## **Bio-LNG**

Voor de bepaling van het aantal bij te schrijven hernieuwbare brandstofeenheden, wordt de omvang van de garanties van oorsprong voor LNG vermenigvuldigd met 0,85. Wij zijn van mening dat op deze manier de financiële haalbaarheid van het opzetten van een LNG-vervloeier installatie, die groen gas opwaardeert naar (bio-)LNG, erg beperkt wordt. Een vervloeier van aardgas is zowel op het gebied van capex als opex erg kapitaal intensief. Een vermenigvuldigingsfactor van 0,85 zal deze business case onrendabel maken. Ons advies is om deze vermenigvuldigingsfactor op 1 te laten om de financiële haalbaarheid van een vervloeier installatie te waarborgen.

*"Omdat artikel 8, inzake vloeibare hernieuwbare brandstoffen, eveneens in een mogelijkheid van vergroening van methanol en LNG voorziet, bepaalt het vierde lid dat een geleverde hoeveelheid van die brandstof slechts een keer onderwerp van inboeking gemaakt kan worden. Anders dan bij een geleverde hoeveelheid vloeibare biobrandstof (artikel 6) en de boekhoudkundige vergroende hoeveelheid geleverd gas (artikel 7), komen boekhoudkundig vergroende leveringen van de aantoonbare hoeveelheid methanol in een geleverde benzine of een geleverde hoeveelheid LNG, niet voor dubbel telling in aanmerking. De reden hiervoor is, dat de koppeling van de geproduceerde hoeveelheid biobrandstof, waarop de dubbel telling verklaring betrekking heeft, en de hoeveelheid geleverde brandstof, die boekhoudkundig wordt vergroend en ingeboekt, door het gebruik van correctiefactoren is verbroken."*

Uit bovenstaande alinea blijkt dat de vergroende LNG niet in aanmerking komt voor dubbel telling. De redenatie is dat het duurzame karakter en eisen aan de dubbel telling niet gegarandeerd kan worden. Echter, het is mogelijk om bio-LNG gemaakt uit aardgas en vergroend met Vertogas GvO te certificeren onder een door de EU goedgekeurd vrijwillig schema zoals ISCC-EU. Dit gebeurt al met een centrale vervloeier in België. Dubbeltellend groen gas wordt hier onttrokken uit het aardgasnetwerk onder ISCC-EU en omgezet in bio-LNG. Daarmee ontstaat een fysiek product dat aantoonbaar uit dubbeltellende grondstof is geproduceerd. Aangezien bio-CNG eveneens gebruikt mag maken van Vertogas GvO's in combinatie met de dubbel telling is het niet uitlegbaar dat dit niet het geval zou zijn voor bio-LNG. ISCC-EU voorziet in een robuuste manier om de herleidbaarheid en massabalans te garanderen.

Wanneer LNG niet in aanmerking komt voor dubbel telling, zal het opwaarderen van biogas / groen gas naar bio-LNG nooit tot een haalbare businesscase kunnen leiden. In combinatie met de vermenigvuldigingsfactor van 0,85 op de omvang van de garanties van oorsprong voor LNG, schatten wij de kans klein dat de productie van biogas / groen gas naar bio-LNG voet aan de grond krijgt in Nederland. Ons advies is om de dubbel telling wel te laten gelden voor vergroende LNG om de financiële haalbaarheid van de productie van bio-LNG te waarborgen.