



Reactie op Consultatie RED II Regeling energie vervoer kalenderjaren 2022-2030

4 oktober 2021

Als één van de grootste onafhankelijke spelers op de Nederlandse (bio)brandstoffen markt ziet FinCo Fuel Group kansen om de transportsector verder te verduurzamen door het vergroten van het aandeel hernieuwbare en low-carbon brandstoffen. Voor de uitvoerbaarheid hiervan is een ambitieus en transparant biobrandstoffenbeleid cruciaal. FinCo pleit in dit kader dan ook voor een stimulerend beleid dat de markt in staat stelt om deze kansen te verzilveren en versnelde verduurzaming te realiseren.

FinCo wil via deze weg feedback geven op de inhoud en uitvoerbaarheid van een aantal onderdelen van de gepubliceerde concept regeling.

Ambitie

Het huidige ambitieniveau van het voorgestelde biobrandstoffen beleid is te laag voor wat er nu al mogelijk is in de brandstoffen markt. FinCo is van mening dat de gestelde jaarverplichting de noodzakelijke verduurzaming onnodig beperkt; de 65 PJ die uiteindelijk in de markt mag worden gebracht zou geen maximum maar een minimum hoeveelheid moeten zijn. Het meest recente IPCC rapport laat wederom zien dat de wereld niet kan wachten met de reductie van broeikasgassen. De inzet van biobrandstoffen zorgt vandaag al voor een verlaagde uitstoot, wachten veroorzaakt extra druk op het resterende CO2-budget.

Timing en zekerheid

Brandstofleveranciers moeten tijdig weten waar ze aan toe zijn. De aanpassingen in zowel het besluit als de regeling zijn nog niet definitief waardoor er ook nog niet naar gehandeld kan worden. Deze vertraging zorgt voor onzekerheid in afspraken die voor komend jaar met leveranciers en klanten gemaakt moeten worden. FinCo vraagt dan ook dat, gezien de omvang en impact van de aanpassingen, uiterlijk op 1 november a.s. duidelijk is wat de regels zullen zijn voor 2022.

(On)Duidelijkheid

➤ **Definitie binnenvaart en zeescheepvaart**

Er lijkt geen eenduidige definitie te zijn voor binnenvaart en zeescheepvaart. Om mogelijke verschillende interpretatie te voorkomen, en een gelijk speelveld te behouden zal er een duidelijke, controleerbare definitie van binnenvaart moeten komen. Deze problematiek geldt zowel aan de verplichting-, als aan de inboekzijde.

➤ **HBE-creatie binnenvaart**

Bijlage 1, Deel A, sub 4, geeft aan dat creatie van HBE's alleen plaats kan vinden via "uitslag". In de Nota van Toelichting wordt echter vermeld dat hierop een uitzondering gemaakt kan worden (onder bepaalde voorwaarde) wanneer er een bunkerschip gebruikt wordt. Wij zouden deze uitzondering graag direct in de regeling vermeld zien.

➤ **Verplichting binnenvaart**

Op 28 oktober a.s. zal er een informatiebijeenkomst zijn van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) met betrekking tot de gevolgen van de wetgeving voor binnenvaart. Wij verzoeken om ruim voor deze datum definitief duidelijk te maken of er een bioverplichting komt voor de binnenvaart, en zo ja welke hoogte deze verplichting zal hebben. De aanhoudende onzekerheid belemmert acties tot noodzakelijke verduurzaming in deze sector.



➤ **HBE-creatie scheepvaart, via tanktruck**

In de artikelsgewijze toelichting Bijlage I Deel A: brandstof en bestemming, onderdeel 2, wordt in de laatste zin aangegeven: *“In die context, zijn verknoopte vervoersbewegingen, waarbij de vrachtauto de afgehaalde brandstof (met bestanddeel biobrandstof) aan de kade in een leurschip (bunkerschip) lost, die het vervolgens in een binnen- of zeeschip lost, niet toegestaan”*. FinCo vindt het lastig de exacte strekking van deze zin te begrijpen; dit zou uitgelegd kunnen worden als een onmogelijkheid tot HBE-creatie indien de brandstof per tanktruck in het bunkerschip wordt gelost. FinCo wil erop wijzen dat deze route juist essentieel is voor het (kleinschalig) leveren van innovatieve hernieuwbare (bio) brandstoffen. Indien dit niet langer mogelijk is zal er veel innovatie ontnomen worden uit de binnen- en zeevaart. Dit zou niet de uitwerking mogen zijn.

Vergroeningsystematiek voor vloeibare biobrandstoffen

FinCo juicht toe dat er per 2022 ook duurzame methanol en LNG meegenomen kan worden in de HBE-systematiek, via GVO's voor methaan. Echter deze nieuwe opzet is vervolgens dusdanig beperkt dat het in praktijk niet gebruikt kan worden:

- De geproduceerde methanol mag enkel in benzine mengsels uitgeslagen worden. Dit terwijl er grote mogelijkheden liggen voor methanol (en hieruit afgeleide brandstoffen) om in dieselmotoren gebruikt te worden.
- De regeling geeft geen duidelijkheid over afgeleide producten zoals MTBE of DME.
- In de nota van toelichting wordt vermeld dat er geen dubbeltelling gebruikt mag worden. Dit zorgt er direct voor dat deze route onrendabel zal zijn t.o.v. alternatieven, en lijkt de techniek-neutraliteit te verbreken. CNG mag bijvoorbeeld via dezelfde route wel dubbeltelling gebruiken.

Massabalans, administratie en aantoonbaarheid

FinCo is voorstander van aanpassingen die fraude en mogelijkheden hiertoe helpen voorkomen. Wij zien echter dat er naast aanpassingen ter voorkoming van fraude extra regels worden ingevoerd die leiden tot een sterke lastenverzwaring. Binnen het terminal netwerk van een brandstof leverancier zou er bij elke goederenbeweging testen en extra bewijzen aangeleverd moeten worden. Dit zal leiden tot een enorme lastenverzwaring, zowel administratief als financieel. De voorgestelde systematiek gaat steeds verder naar uitvoering waarbij enkel separate opslag van biobrandstoffen bij de uitslag locatie mogelijk is en de bijmenging vlak voor uitslag plaatsvindt. Dit is logistiek niet haalbaar.

FinCo heeft vertrouwen in de markt én de overheid om gezamenlijk te komen tot een ambitieuze en werkbare regeling die de verdere verduurzaming van de transportsector een boost geeft. FinCo is gedurende het gehele proces beschikbaar voor het beantwoorden van eventuele vragen of het geven van een toelichting op bovenstaande.

Met vriendelijke groeten,

Bart-Willem ten Cate