

Reactie op de wijziging van de Regeling energie vervoer

Brandstofleveranciers binnenvaart als onderdeel van de jaarverplichting

Nederland brengt als enig land in Europa de binnenvaartsector onder de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer. Deze keuze heeft grote economische gevolgen voor de bunkersector. Recent onderzoek heeft uitgewezen dat de Nederlandse bunkerbranche 80% van haar omzet zal gaan verliezen aan met name Duitsland en België. Dit heeft tot gevolg dat de bunkerbranche ernstig in haar voortbestaan wordt bedreigd. Daarnaast zal dit ook leiden tot een grote mate van carbon leakage, aangezien de binnenvaartschepen op fossiele brandstof blijven varen. Dit laatste is ook in strijd met de doelstellingen uit het Klimaatakkoord. In eerder gehouden consultaties, ten aanzien van de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer, is door meerdere partijen uit de sector op dit gevolg gewezen. Hierbij is er ook op gewezen dat verduurzaming in de binnenvaart uitsluitend tot stand kan komen als binnen Europa sprake is van een gelijk economisch speelveld. Wij zijn dan ook verheugd, dat bij de herziening van de Richtlijn hernieuwbare energie hieraan invulling wordt gegeven door het instellen van een CO₂ reductie verplichting voor alle vervoersmodaliteiten. Het heeft onze sterke voorkeur om te wachten met het brengen van de binnenvaartsector onder de jaarverplichting, totdat deze wijziging in nationale wetgeving is omgezet. Hierdoor kunnen veel van de hiervoor genoemde problemen worden voorkomen en de sector wordt genoeg tijd gegund om zich hierop voor te bereiden. Zeker is dat dit het draagvlak binnen de sector enorm zal verhogen.

In onderstaand commentaar zullen wij ons meer specifiek richten op de wijzigingen in de Regeling energie vervoer die betrekking hebben op de binnenvaart.

Opmerkingen ten aanzien van de Regeling energie vervoer

Algemeen: In de regeling worden de woorden fysiek en tastbaar veelal door elkaar gebruikt. Niet duidelijk is of tastbaar synoniem is aan fysiek. Om misverstanden te voorkomen wordt aanbevolen om in de Regeling het woord tastbaar te vervangen door fysiek.

Artikelsgewijze toelichting:

Artikel 1: In de definitie van de massabalans is opgenomen dat deze een getrouwe weergave geeft van de in- en uitgaande stromen en voorraad van de *duurzame* biobrandstoffen. Dit is niet juist. Ook niet duurzame biobrandstoffen kunnen onderdeel uitmaken van de massabalans.

Artikel 25a en 25b: Met verwijzing naar hetgeen bij artikel 1 is opgemerkt, wordt in deze artikelen ook uitsluitend gesproken over duurzame grondstoffen en duurzame biobrandstoffen als onderdeel van een massabalans. Ook hier dient het woord duurzaam te vervallen.

Artikel 33: De emissieautoriteit stelt jaarlijks op uiterlijk 15 april de broeikasgasemissiereductiebijdrage van de hernieuwbare brandstofeenheden vast voor het lopende kalenderjaar. Bij de berekening hiervan wordt gebruik gemaakt van de broeikasgasemissiereductiebijdragen van de ingeboekte hernieuwbare energie van het voorafgaande kalenderjaar en de broeikasgasemissiereductiebijdragen van de geleverde betere fossiele brandstoffen van het daaraan voorafgaande kalenderjaar die aan vervoer geleverd zijn. Deze handelwijze is in strijd met de uitgangspunten van de Richtlijn brandstofkwaliteit en brengt grote onzekerheid met zich mee, omdat de leverancier met een reductieverplichting geen invloed heeft op dit resultaat. Aanbevolen wordt om uit te gaan van het principe dat als de leverancier tot eindverbruik heeft voldaan aan de jaarverplichting, hij tevens heeft voldaan aan de reductieverplichting.

Bijlage 1 behorend bij artikel 6, vierde lid:

Deel A: brandstof en bestemmingen

Voor het aantonen dat een fysieke hoeveelheid ingeboekte vloeibare biobrandstof is uitgeslagen tot verbruik moet de inboeker voldoen aan de in bijlage 1 genoemde eisen. Het aantonen dient te geschieden door middel van monsternamen en analyse van de uitgeslagen brandstof, zoals beschreven in Deel B van de bijlage. Deze eis is buiten proportioneel en brengt hoge administratieve lasten met zich mee. Uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving welke normen bevat waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen wordt hierover het volgende opgemerkt:

“ Gezien de huidige systematiek zoveel mogelijk wordt voortgezet wordt de toename aan kosten beperkt. De administratieve lasten voor de biobrandstofproducenten neemt door de implementatie van de Regeling niet toe. Ook voor bedrijven die onder de huidige systematiek een verplichting hebben blijven de administratieve lasten vergelijkbaar”.

De verplichting tot het nemen van monsters, het uitvoeren van analyses en het vastleggen van de resultaten in de administratie brengt hoge kosten met zich mee. Uit het Integraal afwegingskader blijkt niet dat onderzocht is wat de impact van een dergelijke verplichting is voor het bedrijfsleven. Uiteindelijk zullen de kosten ook doorberekend worden aan de consument wat hogere brandstofprijzen tot gevolg heeft.

In het Integraal afwegingskader wordt ook aangegeven dat de kosten voor de bedrijven die brandstoffen leveren aan de binnenvaart om te voldoen aan de verplichting apart onderzocht zijn. Aangegeven wordt dat onderzoek heeft uitgewezen dat de prijzen van hernieuwbare brandstoffen onderhevig zijn aan verandering en daarom is het lastig een inschatting te maken van de extra kosten. Ten dele is dit juist, maar aangenomen kan worden dat de prijzen van duurzame biobrandstoffen alleen maar zullen stijgen, gezien de toenemende vraag als gevolg van een steeds hogere bijmengverplichting. Er is nu al een enorme krapte op de markt, voor met name biobrandstoffen die kwalitatief geschikt zijn voor de binnenvaart, zoals paraffinische biobrandstoffen (HVO). Het is de verwachting dat met de huidige marktprijzen de binnenvaartsector een kostenstijging van €100 miljoen in 2022 oplopend tot €200 miljoen in 2030 kan verwachten. In deze prijsverhoging zijn de kosten voor de toegenomen administratieve lasten en het herinrichten van de supply chain nog niet meegenomen. Op basis van de huidige brandstofprijzen zal dit leiden tot een kostenstijging van 20% oplopend tot 40% in 2030 (€100 tot €200 per m³ brandstof).

Punt 3: Benzine en diesel die niet voldoet aan de milieutechnische specificatie volgens bijlage I van richtlijn 98/70/EG, of paraffinische diesel die voldoet aan de specificatie van EN15940, kunnen geen gebruik maken van de onder punt 2 beschreven ABC-leveringen. Leveringen van diesel waaraan

een hoger percentage dan 7% biodiesel of 30% paraffinische diesel (HVO) is toegevoegd kunnen hierdoor uitsluitend worden ingeboekt als de brandstof wordt uitgeslagen tot verbruik. Niet valt in te zien waarom deze leveringen niet onder de onder punt 2 beschreven ABC-leveringen zouden kunnen blijven vallen. In de Beleidsregels accijns wordt de ABC regeling niet beperkt tot diesel en benzine die voldoen aan de milieutechnische specificaties volgend bijlage 1 van Richtlijn 98/70/EG, maar komen *alle* brandstoffen hiervoor in aanmerking. Daarnaast is het ook gewenst dat de uitsluiting van leveringen per truck aan binnenvaartschepen komt te vervallen.

Punt 4: In dit punt worden de vereisten beschreven voor het aantonen van uitslag tot verbruik van de ingeboekte vloeibare biobrandstof voor, onder andere, diesel geleverd aan binnenschepen.

Aangezien een definitie ontbreekt, van wat onder binnenschepen moet worden verstaan, wordt niet duidelijk op welke leveringen een verplichting rust. Gevraagd wordt alsnog helder te definiëren wat onder binnenschepen wordt verstaan.

Vervolgens wordt aangegeven dat het aantonen, dat de geleverde brandstof een tastbare hoeveelheid biobrandstof ter grootte van de inboeking bevatte, dient te geschieden door monsternamen en analyse. Deze handelwijze veronderstelt dat de bunkerleverancier is gecertificeerd voor een door de EC erkent duurzaamheidssysteem. Dit zal op een enkel uitzondering na niet het geval zijn en het is ook maar de vraag of deze veelal kleine bedrijven hiervoor in aanmerking komen. Bovendien zal het certificeren van circa 30 bunkerbedrijven geruime tijd in beslag nemen. Bunkerbedrijven zijn in feite kleine drijvende opslag depots van waaruit binnenvaartschepen worden voorzien van bunkerbrandstof. De mogelijkheid om te blenden ontbreekt veelal, waardoor de bunkerbedrijven de brandstof, waaraan biobrandstof is toegevoegd, zullen moeten aankopen bij hun leverancier.

Vrijwel alle bunkerhandelaren zijn in het bezit van een vergunning accijnsgoederenplaats, wat levering onder schoring van accijns mogelijk maakt. Echter als de leverancier exclusief accijns levert, kunnen uitsluitend hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's) worden gecreëerd als het bunkerbedrijf is gecertificeerd. Het zou goed zijn als ook de leverancier van het bunkerbedrijf in deze situatie in aanmerking kan komen voor het creëren van HBE's, zodat deze kunnen worden overgeboekt naar de rekening van het bunkerbedrijf. Een oplossing kan worden gevonden in het analoog toepassen van de ABC-levering (voor bevoorrading van bunkerstations per schip en truck) welke onder punt 2 is beschreven.

Overigens biedt ook het inleveren van de vergunning accijnsgoederenplaats door een bunkerbedrijf geen oplossing. De leverancier van het bunkerbedrijf kan niet beschikken over een bunkerverklaring (deze levert immers niet aan het binnenvaartschip), hetgeen een voorwaarde om in aanmerking komen voor HBE's. Omdat de bunkerverklaring commercieel gevoelige informatie bevat, stuit het op bezwaren om hiervan een afschrift aan de leverancier te zenden.

Concluderend kan worden gesteld, dat de Regeling energie vervoer, bunkerhandelaren verplicht om zich te laten certificeren als zij hun huidige bedrijfsvoering willen voortzetten. Laten deze bedrijven zich niet certificeren, of komen deze hiervoor niet in aanmerking, dan kan uitsluitend aan de jaarverplichting worden voldaan door het aankopen van HBE's, waarvan niet zeker is of deze in voldoende mate aanwezig zijn. Daarnaast staat dit ook feitelijk vergroening van de binnenvaartsector in de weg, omdat het de leverancier van het bunkerbedrijf onmogelijk wordt gemaakt om HBE's te creëren voor de biobrandstoffen die aan het bunkerbedrijf zijn geleverd.

Tot slot vinden wij dat uit het Integraal afwegingskader onvoldoende blijkt, dat de kosten voor de bedrijven die brandstoffen leveren aan de binnenvaart om te voldoen aan de jaarverplichting, onvoldoende zijn onderzocht. Wij voorzien een aanzienlijke kostenstijging van zowel de brandstofprijzen als de administratieve lasten.

Rotterdam, 4 oktober 2021

Varo Energy Inland Bunkerservice B.V.,
namens deze,
Henk Wolthaus.