

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

4 oktober 2021

---

GoodFuels is sinds 2015 de pionier en marktmaker van duurzame biobrandstoffen voor de zeevaart en het zware wegverkeer. Het ontwikkelen en op de markt brengen van duurzame biobrandstoffen behoort tot haar belangrijkste activiteiten. GoodFuels ziet 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, stimulerend en transparant biobrandstoffenbeleid cruciaal. GoodFuels pleit in dit kader dan ook voor een ambitieus beleid dat de markt in staat stelt om deze kansen te verzilveren en verduurzaming te realiseren.

GoodFuels wil via deze weg haar zorgen uiten over enerzijds de inhoud en anderzijds de uitvoerbaarheid van sommige aspecten van de gepubliceerde regeling Energie en Vervoer.

### **Ambitieniveau**

Het huidige ambitieniveau van het voorgestelde biobrandstoffen beleid is te laag voor wat er momenteel mogelijk is in de markt. GoodFuels is van mening dat de gestelde jaarverplichting de verduurzaming onnodig beperken; 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 CO<sub>2</sub>-budget.

### **Timing en zekerheid**

Het bedrijfsleven moet tijdig weten waar ze aan toe is. Nu biedt de huidige regeling onvoldoende houvast om voor komend jaar contracten af te sluiten. Daarnaast is ook het besluit nog niet definitief, waardoor er in beiden gevallen nog niet naar gehandeld kan worden. GoodFuels vraagt dan ook dat, gezien de omvang en impact van de aanpassingen, uiterlijk 1 november a.s. duidelijkheid wordt geboden over de exacte regels voor kalenderjaar 2022.

### **(On)Duidelijkheid in de regeling**

- *Multiplier zeevaart en de procedure rondom eventuele aanpassingen van de hoogte hiervan:* Het is GoodFuels onduidelijk aan de hand van welke criteria een eventuele aanpassing wordt bepaald en ook is onduidelijk wat wordt bedoeld met 'tijdig'? GoodFuels wijst het Ministerie erop dat een eventuele aanpassing van de multiplier een significante impact heeft op de marktprijs. Bij het afsluiten van contracten is het cruciaal om hierover duidelijkheid te hebben en vooruit te kunnen blijven kijken. Daarbij is deze onzekerheid geen goede basis voor het doen van investeringen die verduurzaming van de scheepvaart ten doel hebben. GoodFuels pleit voor duidelijke criteria waaraan een wijziging onderhevig kan zijn en dat een eventuele wijziging geruime tijd voor aanvang bekend moet zijn om hierop te kunnen anticiperen.
- *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"*. GoodFuels vindt het lastig de exacte strekking van deze zin te begrijpen. Dit kan uitgelegd worden als een onmogelijkheid tot HBE-creatie indien de brandstof per tanktruck in het bunkerschip wordt gelost. GoodFuels wil erop wijzen dat deze route juist essentieel is voor het leveren van innovatieve hernieuwbare (bio) brandstoffen. Indien dit niet langer mogelijk

is verdwijnt één van de belangrijkste opties, zo niet dé belangrijkste optie, om innovatieve (nieuwe) biobrandstoffen de zeevaart in te brengen. Dat zou nooit de uitwerking mogen zijn.

- **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.

### **Vergroeningsystematiek voor vloeibare biobrandstoffen**

GoodFuels juicht toe dat er per 2022 ook duurzame methanol 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. Specifiek wordt in de nota van toelichting 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.

### **HBE-creatie voor de scheepvaart**

GoodFuels heeft uitgebreid haar reactie gegeven op het eerder gepubliceerde concept besluit en het voornemen om de regels voor het inboeken van HBEs voor de (internationale) scheepvaart te wijzigen. GoodFuels wil via deze weg nogmaals pleiten voor duidelijkheid rondom deze situatie en drukt het Ministerie op het hart dat een naadloze overgang tussen verschillende systemen (aparte bijmengverplichting of anderszins (nationaal, EU of Internationaal.)) cruciaal is voor de scheepvaart sector en de investeringen die nu al worden gedaan om deze sector te verduurzamen.

GoodFuels 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. GoodFuels is gedurende het gehele proces beschikbaar voor het beantwoorden van eventuele vragen of het geven van een toelichting op bovenstaande.

Hartelijke groet,



Dirk Kronemeijer  
CEO GoodFuels B.V.