



Geachte,

SkyNRG verwelkomt de amendementen op de Regeling energie en vervoer. Echter merken wij dat de volgende passages ontwikkelingen voor de luchtvaart belemmeren:

- In Paragraaf 2.2.4 van de concept Wet regeling energie en vervoer missen wij een passage die ingaat op de wijziging van het inboekmoment voor biokerosine zoals dit met de NEa is afgestemd door SkyNRG eerder dit jaar. Momenteel vindt het inboekmoment plaats bij de verplaatsing van biokerosine naar een luchthaven in Nederland, voor Schiphol is dit op het moment van levering in de ASP pijpleiding tussen de Amsterdamse haven en Schiphol. AFS heeft momenteel een uitzonderingspositie gekregen van de NEa en mag hierdoor biokerosine inboeken, echter is AFS geen brandstofleverancier in de context van de Wet REV en bovendien ook niet de wenselijke partij om deze verantwoordelijkheid op zich te nemen. Aangezien gegarandeerd kan worden dat alle kerosine die geleverd wordt in de tanks van Oiltanking Terminal Amsterdam die verbonden zijn met de ASP pijpleiding aan Nederlandse luchthavens geleverd wordt, is het logischer het inboekmoment te verplaatsen naar het moment van levering in die tanks van Oiltanking Terminal Amsterdam zodat de daadwerkelijke brandstofleveranciers de inboekers kunnen zijn.
- Paragraaf 2.2.4 noemt verder twee mogelijkheden om biokerosine in te boeken: 1) via een tankwagen of 2) via een directe lijn. Verder zijn leveringen via CEPS, die aftakkingen naar het buitenland heeft, expliciet uitgesloten. Aangezien het CEPS pijpleidingnetwerk een van de belangrijkste kerosine infrastructures is in noordwest Europa en met name grote luchthavens bevoorraadt welke in de toekomst te maken zullen krijgen met SAF bijmengverplichtingen, voelt het tegenstrijdig en onlogisch om deze leveringsroute per definitie uit te sluiten. Wij begrijpen dat er grote uitdagingen zitten aan het aantoonbaar leveren van SAF aan de Nederlandse markt via CEPS, echter sluiten wij niet uit dat er vanwege de sterk toenemende vraag naar SAF door meerder partijen (eventueel gebundeld) gekeken zal worden naar mogelijke oplossingen. Daarom zouden wij pleiten voor een andere bewoording in Paragraaf 2.2.4, waarin aan wordt gegeven wat de uitdagingen zijn voor leveringen via CEPS, maar deze route niet per definitie wordt uitgesloten.
- In dezelfde paragraaf wordt ook gerefereerd aan “biokerosine”. In de periode tot 2030 is het echter waarschijnlijk dat ook andere soorten duurzame kerosine aan de Nederlandse markt geleverd zullen worden, zoals e-kerosine geproduceerd uit CO₂ en groene waterstof. Wij stellen voor de term biokerosine te vervangen door “SAF”: sustainable aviation fuel – de standaard term in deze industrie. “Duurzame kerosine” zou ook volstaan.

Wij vertrouwen er op dat rekening gehouden wordt met de bovenstaande punten en staan open voor een gesprek betreft onze feedback.

Met hartelijke groet,

Tom Berg

Namens SkyNRG