

Date: 4 oktober 2021

Consultatie Regeling energie (vervoer) ter implementatie RED II

Doelgroep van de consultatie

Op 8 september werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 'wijziging Regeling energie (vervoer) ter implementatie van de RED2' voorgelegd voor internetconsultatie.

De VNPI reageert op deze consultatie als vertegenwoordiger van de doelgroepen:

- Brandstofleveranciers van benzine, diesel en stookolie;
- Leveranciers van hernieuwbare energiedragers voor de mobiliteitssector;
- Tankstationhouders (indien er nieuwe brandstoffen moeten worden aangeboden);
- Investeerders in nieuwe infrastructuur.

VNPI en de leden zijn geïmmiteerd aan verduurzaming van transport via alle technologisporen.

- De VNPI en haar leden zetten in op energiestations voor alle soorten energie voor mobiliteit.
- De VNPI en haar leden steunen de brede toepassing van hernieuwbare energie en andere brandstoffen en gassen met een betere CO2 prestatie, om de CO2-emissies van mobiliteit en transport te reduceren.
- De VNPI en haar leden stellen dat alle CO2 reducerende technieken en brandstoffen nodig zijn om het plafond van 25 Mt CO2, waar zowel energie akkoord als klimaatakkoord naar streven, te halen.
- De VNPI en haar leden dringen er wel op aan om bij de te stellen verplichtingen, goed in het oog te houden dat de inboekers en de leveranciers tot eindverbruik deze ook in rede kunnen naleven.

Advies over het Besluit energie vervoer – belangrijkste punten

- Kan de Wetgever co processing, vooruitlopend op de betreffende delegated act van de EC, in deze Regeling en mogelijk in het Besluit dat aan de Kamer wordt voorgelegd, opnemen of in ieder geval aankondigen, als een legitieme manier om aan de jaarverplichting te voldoen?
- De nationale implementatie ontbreekt van de plicht van de lidstaat om groene H2, ingezet als grondstof voor brandstoffenproductie, te rapporteren aan de EU-commissie onder de doelstelling van Artikel 25 van de RED II.
- Het Ministerie heeft voortdurend gemikt op inwerkingtreding van Wet en Besluit per 1 juli 2021. Dat was een prima planning. Nu geeft het Ministerie aan op publicatie van het besluit eind oktober te rekenen. Deze Regeling komt daar weer achteraan. De VNPI dringt aan op publicatie per 1 november van het Besluit per 1 december van de regeling Regeling als harde deadline te hanteren, opdat er duidelijkheid is voor de start van 2022. Dit zijn overigens deadlines die wat ons betreft te laat zijn, maar gelet op waar we staan met de implementatie schatten we in, dat eerder er niet in zit.
- LNG en methanol worden wel heel terughoudend geïmplementeerd. Beiden worden niet erkend onder Artikel 6 (lijkt het) waardoor een fabrikant die met rechtstreekse levering van groene moleculen werkt niet de voordelen die dat potentieel biedt, kan oogsten. Verder mag Methanol volgens Artikel 6a en 8 uitsluitend worden bijgemengd in benzine. Met verdere bewerkingen kan methanol ook een prima biocomponent in gasolie of diesel zijn. Ook is 100 methanol mogelijk.
- De manier van implementatie van de vergroende biobrandstoffen uit gasvormige grondstoffen in artikel 6a, leidt ertoe dat de wetgever oordeelt dat de dubbeltelling niet kan worden toegekend. Dat is te wijten aan de implementatie. Beter, ook in lijn met de vrijwillige certificatie schema's, is het om de toekenning van de HBE's te linken aan het eindproduct van de liquidatiefabriek en niet aan de GVO. Op dit eindproduct moeten ook meer PoSsen worden ingeleverd dan de energiewaarde van het eindproduct, waardoor via deze route (ook) de omzettingsverliezen zijn verdisconteerd. De verlagende multipliers uit de artikelen 6a en 8 zijn daarmee overbodig.
- Het lijkt of het recht tot inboeken van de hernieuwbare brandstoffen uit Artikel 8 is beperkt tot de producenten van deze brandstoffen. Dat is een forse belemmering voor veel producenten, waar die niet beschikken over een distributienetwerk en voor de brandstofleveranciers waar die niet produceren, maar wel beschikken over het distributienetwerk en deze hernieuwbare brandstoffen graag zouden willen inzetten om (mede) te voldoen aan hun jaarverplichting.

- Een ander onnodig belemmerend voorschrift is dat hernieuwbare en biokerosine niet mag worden gedistribueerd via het DPO-netwerk. Door de fixatie op groene moleculen, wordt juist de klimaatvriendelijke kerosine de toegang tot het meest klimaatvriendelijke distributiekanaal ontzegd. Dit belemmert de voor de verduurzaming van de luchtvaart zo noodzakelijke opschaling van SAF.
- In de Wet is neergelegd dat (verlaging van) de multiplier van de scheepvaart de knop is waar de wetgever aan zal draaien om een eventueel te grote toekenning van HBE's voor biobrandstoffen aangeboden in de zeescheepvaart te zullen temperen. In deze Regeling ontbreekt echter een duidelijke procedure over hoe een dergelijke ingreep moet plaatsvinden, als de noodzaak daar is.
- In het nieuwe artikel 25a wordt de toepassing van de massabalans doorgetrokken tot aan de vervaardigde producten door de producent. Dit is onwerkbaar. De massabalans moet worden toegepast op de binnenkomende grondstoffen. Het doortrekken naar 25b zou brandstofleveranciers in Nederland aan de jaarverplichting te voldoen en tegelijk aan de in deze Regeling gestelde eisen. Gelet op de technische beperkingen van terminals en tanks is dit vereiste onuitvoerbaar.
- In deze Regeling blijft de procedure voor de vaststelling van de broeikasgasreductiefactor ongewijzigd. Terwijl er betere methoden voorhanden zijn. In deze reactie staan drie voorstellen, die allemaal beter zijn dan de praktijk als neergelegd in deze regeling.
- Tenslotte is deze Regeling zeer complex. Ook de meest goedwillende marktpartij kan de fout ingaan door de kromme bepalingen en de ruime mate van interpretatieruimte. Om discussies tussen marktpartijen en de toezichthouder voor te zijn, verzoekt de VNPI om een zeer heldere handleiding voor wanneer marktpartijen voldoen. De VNPI verwijst hierbij naar de Britse praktijk, waar de guidances van zeer hoge kwaliteit zijn.

Ontbrekende punten in deze regeling

1. Co processing

Er ontbreekt in de regeling een beschrijving van de mogelijkheden/ verplichtingen om met co-processing te voldoen aan de doelen van de RED II.

- o De VNPI begrijpt dat dit lastig te regelen is door de uitblijvende publicatie van een delegated act over co-processing door de EU-commissie.
- o Niettemin stellen wij voor om in de regeling aan te kondigen dat co-processing na de publicatie van die delegated act in de regeling wordt opgenomen en mogelijk al wat voorwaarden en mogelijkheden te duiden.
- o Co-processing is een techniek waarmee hogere bioblend toch aan de vigerende brandstofproducteisen kunnen voldoen, de van toepassing zijnde NEN-normen.

2. Intermediate inzet van groene waterstof

De RED II verplicht lidstaten te rapporteren over de inzet van groene waterstof als grondstof in de productie van brandstoffen. De gerapporteerde H2 draagt bij aan invulling van het bijmengdoel voor mobiliteit. De gedachte bij de EU CIE is dat hiermee deze groene waterstof een waarde krijgt in het brandstofspoor.

De implementatie in deze Regeling waarmee deze verplichting van de lidstaat naar de Commissie wordt doorgegeven aan de markt, ontbreekt. De Nederlandse politiek heeft de mond vol van groene waterstof, maar dit is het instrument om een business-case voor elektrolyzers van de grond te krijgen. De VNPI maakt erop attent dat in de voorliggende voorstellen om de RED II aan te passen uit het 'Fit for 55' pakket, de verplichting voor de lidstaat om te rapporteren over de groene H2 die wordt gebruikt als grondstof voor brandstofproductie, is gehandhaafd. Frankrijk en Duitsland hebben inmiddels implementatie van deze verplichting in hun nationale systemen in gang gezet, waardoor als Nederland achterblijft, het klimaat om in Nederland te investeren in elektrolyser capaciteit, slechter is dan in de buurlanden.

De VNPI maakt erop attent dat er inmiddels een motie van de leden Bontenbal en Grinwis is aangenomen, waarin wordt aangedrongen op implementatie, onder gelijktijdige proportionele ophoging van de hernieuwbare doelen in het Besluit. Het kabinet moet nog op deze motie reageren.

Opmerkingen op de wetteksten en artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1: de jaarverplichting

Artikel 1

- Er is een nieuwe definitie voor massabalans opgenomen. Wij stellen dat die niet conform EU-regelgeving en ISCC guidance is. De nieuwe regelgeving stelt dat er alleen met 'duurzame' biobrandstoffen mag worden gemassabalanst. Dat is een incorrecte implementatie. Duidelijk dient te zijn dat een massabalans kan worden gevoerd met alle stromen biobrandstoffen, duurzaam of niet.

- De VNPI vraagt om 'duurzame' voor biobrandstoffen uit de definitie voor massabalans te schrappen.

Artikel 3a

- Onder 1: het nieuwe lid stelt een informatieplicht voor 'Onze Minister'. Het is de VNPI onduidelijk wat een beleidsdepartement moet bijdragen aan de taken van NEa en Belastingdienst. Dit breekt de scheiding tussen beleid en uitvoering.
- De toelichting geeft aan dat het om binnenvaart gaat, maar hoe de rol van het beleidsdepartement daarin precies is, blijft in nevelen gehuld.
 - De VNPI stelt dat een beleidsdepartement in deze uitvoering geen taak heeft.

Artikel 4

- Onder b: hier wordt een nieuwe categorie toegevoegd: 'bestemming van de brandstof'. In de toelichting geeft de wetgever aan dat dit met is gedaan met het oog op de toevoeging van het brandstofgebruik aan binnenschepen.
- De VNPI worstelt met deze verplichting voor de jaarverplichting. Voor inboekers is het logisch dat de bestemming wordt opgegeven. Maar waarom is dat in een hoofdstuk over de jaarverplichting van belang? Onze primaire inzet zou zijn deze nieuwe verplichting te schrappen, daar die niet nuttig is voor de jaarverplichting. De brandstof van binnenschepen vallen volgens de Wet en Besluit gewoon onder de jaarverplichting, dus wat is er te specificeren?
- Secundair: doordat deze Regeling een bredere toepassing heeft dan alleen vervoer zijn er ook meer specifieke bestemmingen, zoals bijv. mobiele werktuigen en dieselagregaten. Zijn die uitgesloten van deze opgave? Zo ja zou de wetgever, indien hij deze verplichting handhaaft, dan duidelijk in de regeling onder b willen opnemen dat deze verplichting uitsluitend ziet op binnenschepen en dat alleen vermelden in de toelichting?
- Het komt ook nog later terug, maar de VNPI mist in deze Regeling een eenduidige definitie van binnenschepen. Hier zal de VNPI voorstellen voor formuleren onder 27a.

Artikel 6

- De VNPI signaleert op basis van bijlage 1 dat LNG en methanol buiten de reikwijdte van dit artikel lijken te vallen. Zie verder onder onze reactie op bijlage 1.

Artikel 6a

- Onder 1: waarom mag methanol alleen in benzine worden ingeblend en niet in diesel? Dat is mogelijk ingegeven doordat methanol nu alleen in benzine wordt bijgemengd, maar deze beperking sluit innovatie richting diesel en gasolie uit. Ook is 100% methanol mogelijk.
 - Verzoek VNPI: beperking naar benzine schrappen.
- Onder 1: wat is de status van vervolgbewerkingen van methanol als MTBE en DME? Worden die uitgesloten? Dat zou innovatie schaden, omdat deze producten zorgen voor een bredere toepassing van methanol.
- Onder 3: De VNPI is het niet eens met het moment van uitreiking van de HBE op basis van GVO.
 - Voorstel VNPI: Deze HBE's zouden op het moment van productie kunnen worden uitgereikt, met de GVO onderliggend op de PoS. Dat houdt dus in dat er meer GVO's aan energiewaarde moeten worden ingelegd dan er aan HBE's kan worden aangemaakt en dit kan worden bepaald met een ratio. Indien deze route wordt gekozen, kan ook de DCC worden toegekend voor brandstoffen geproduceerd via deze route.
- Secundair: de VNPI is het niet eens met de geschetste HBE voor GVO-route, maar begrijpt de redenering achter de verlagende multipliers. Wel mist de VNPI een onderbouwing voor de gekozen waarden van 0,8 voor methanol en van 0,85 LNG als de waarden in deze route.
 - Kan de Wetgever de onderbouwing van deze waarden toevoegen aan de toelichting of er een bijlage over toevoegen?
- In het algemeen: de VNPI mist een vergelijkbare mogelijkheid voor de distributie van sustainable aviation fuels (SAF) via de DPO-lijn. Ook hier zorgt de transportmodus ervoor dat de grijze en groene moleculen onderweg mixen, maar kan een GVO-achtige structuur ervoor zorgen dat de vraagkant en aanbod kant van groene moleculen worden verbonden via de meest efficiënte en koolstofbesparende distributie wijze. Zie verder deze reactie onder Bijlage 1, deel A, onder 6.

Artikel 8:

- In het algemeen: dit artikel moet één op één een vertaling zijn van de 'delegated act on additionality' en de effecten van de verschillende 'delegated acts' op de 'voluntary schemes'.
- Onder 1: zelfde punt over methanol uitsluitend in benzine als gesteld onder Artikel 6a.
- Onder 1: ammonia ontbreekt. Nu stelt de toelichting dat toevoeging mogelijk zijn, maar waarom niet direct voor e-ammonia? Dit is een koolstofloze e-brandstof waar de zeescheepvaart perspectief in ziet. Een grote speler als Maersk communiceert op deze brandstof te willen inzetten.
- Annex aan het vorige punt. Deze Regeling specificeert dat in scheepsbrandstoffen alleen biobrandstoffen uit Annex 9a mogen worden ingeblend. De VNPI had al in de reactie op het Besluit opgemerkt dat onduidelijk bleef of hernieuwbare brandstoffen, geleverd aan de zeescheepvaart, in aanmerking komen voor de toekenning van HBE's. Op basis van deze Regeling lijkt het erop dat hernieuwbare brandstoffen in de zeescheepvaart niet in aanmerking komen voor HBE's. Klopt dit? Zo nee, dan moet dit duidelijk(er) in deze Regeling worden neergelegd.
- Onder 4: zelfde vraag over onderbouwing van de gehanteerde verlagende multipliers als onder Artikel 6a.

Artikel 10

- Onder 2: dit is onduidelijk? Wordt hier een kwartaalrapportage geïntroduceerd voor alle HBE inboekingen? Of alleen voor de ingeboekte HBE, waar de inboeker zelf mag kiezen hoeveel HBE hij per kwartaal mag invoeren?
- Refereert de vraag onder 2 aan een biobalans of aan de EU mass balance onder het 'voluntary schemes'? Valt export onder deze vraag of geldt het alleen binnenlandse leveringen?

Artikel 11

- Onder 5: de factor voor zeescheepvaart wordt, onder verwijzing naar een rapport van Gear up, vastgesteld op 1. Dat is prima, alleen is deze factor in de wet aangewezen als centrale knop op de stromen in zeescheepvaart te reguleren. De VNPI mist in deze Regeling een omschrijving van hoe deze knop zal gaan functioneren.
 - Voorstel van de VNPI: duidelijke omschrijving van de procedure hoe de knop voor inboeken biobrandstoffen voor zeescheepvaart zal werken. Bij welk niveau ingeboekte bio uit zeescheepvaart wordt ingegrepen? Op welke termijn wordt de multiplier aangepast? Wat is de termijn tussen kenbaar maken en invoering van de aanpassing van de multiplier? Wat is het moment dat de multiplier kan worden gewijzigd (kalenderjaar? Per kwartaal?) Via welke procedure zal dat verlopen?
- Onder 5: tijdens het debat over de Wet milieubeheer is een motie aangenomen om de ingeblende bio in zeescheepvaart per kwartaal aan te melden. De VNPI mist een verplichting daartoe in deze Regeling, waar zo'n verplichting zou kunnen worden geregeld. [Tenzij het gestelde onder 2 in Artikel 10 dat beoogt, maar die verplichting lijkt breder te strekken dan de opt-in.]
 - Voorstel van de VNPI: voeg de kwartaalrapportage voor inboekingen van bio in zeescheepvaart verplichtend toe in deze Regeling.

Artikel 12-25

Geen opmerkingen.

Artikel 25a

- Onder 1: de VNPI verzoekt met klem de volgende passage achteraan dit lid te verwijderen: "[...] en vervaardigde hoeveelheid biobrandstof. Artikel 25 b is van overeenkomstige toepassing."
 - Toelichting: deze tekst trekt de massabalans door van de grondstoffen van de producent naar het eindproduct uit de installatie. Dit maakt naleving van de regelgeving voor zowel producent als distributeur in realiteit onmogelijk. Een tank op terminal kan in de regel niet helemaal worden geleegd. Dit vereiste zorgt voor de volgende ongewenste effecten:
 - een continue stroom aan 'rest-PoSsen' met een te lage energiewaarde om een HBE over te creëren;

- een tankadministratie die wel tot fouten moet leiden omdat de complexiteit dusdanig groot wordt;
 - het onmogelijk wordt de terminal optimaal te benutten; deze vereisten zijn niet uit te voeren binnen de beschikbare terminal ruimte.
 - deze vereisten zullen zowel export als import van biobrandstoffen in Nederland belemmeren, tot een moment dat aanvoer opdroogt.
- Onder 1: 'voert een massabalans op productielocatie', vervangen door 'voert een massabalans over productielocatie'. Toelichting: 'Op' suggereert een fysiek op de locatie aanwezige administratie. Dat is met alle elektronische bestanden niet meer van deze tijd.
- Onder 1: in aansluiting op onze eerdere opmerking over de definitie van 'massabalans' in Artikel 1: opnieuw wordt de massabalans hier beperkt tot duurzame biograndstoffen. Dat is niet in overeenstemming met EU en ISCC guidance: massabalans is toegestaan voor alle biograndstoffen.
 - Voorstel VNPI: gaarne opnieuw 'duurzame' schrappen.

Artikel 25b

- Algemene terminologie: hanteer eenduidig of 'fysieke' of 'tastbare' hoeveelheid biobrandstof. VNPI prefereert overal te spreken over 'fysieke'.
- Onder 2: is de 'betrouwbare voorraadopname' een eis C-14 test of gelijkwaardig toe te passen?
- Onder 2: wat is de toegevoegde waarde van de tweede zin onder 2, als de massabalans volgens de eerste zin al geacht wordt een integraal deel van de bedrijfsadministratie te vormen?
- Hoe corresponderen de vereisten uit dit artikel met de artikelen 6a en 8? Hoe verwacht de wetgever dat in deze categorieën de aansluiting tussen massabalans en fysieke hoeveelheden wordt bewaakt?

Hoofdstuk 2: rapportage- en reductieverplichting vervoersemisssies

Artikel 27a

- De Regeling ontbeert een duidelijke definitie voor binnenvaart.
 - De VNPI suggereert eenduidig aan te sluiten bij het bepaalde in de Binnenvaartwet, meer specifiek: de geografische duiding van binnenvaart uit Artikel 1.2 van de Binnenvaartregeling.
 - Aansluitend beveelt de VNPI aan om ook zeevaart te definiëren en wel door te verwijzen naar de definitie van een zeeschip uit het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn en binnenvaart, waardoor ook helder is voor welke soort schepen de opt-in maritiem van toepassing is.
- Scheiding beleid/ uitvoering: onder verwijzing naar gestelde in onze reactie onder Artikel 3a, 'Onze Minister': waarom krijgt een beleidsdepartement hier een uitvoeringstaak?

Artikel 33

- Dit artikel is ongewijzigd. De VNPI vindt dit ongewenst, gegeven het feit dat de opt-ins worden gecontinueerd tot 1 januari 2025. Er zijn inmiddels meerdere opties om het invullen van de reductieverplichting door brandstofleveranciers te handhaven of de broeikasgasreductiefactor vast te stellen. Op volgorde van preferentie stelt de VNPI het volgende voor:
 - De superieure manier om over de reductieverplichting te rapporteren en te kunnen handhaven is de introductie van de bke, zoals vastgelegd in de nieuwe Wet Milieubeheer. De VNPI maakt erop attent dat de bke heel goed past bij de door de EU-commissie voorgestelde herziening van de RED II, om de doelstelling uit Artikel 25 RED II uit te drukken in een doelstelling voor emissiereductie en niet meer als percentage hernieuwbare energie.
 - Een andere optie is stellen dat voldoen aan de jaarverplichting gelijk staat aan voldoen aan de reductieverplichting. Dit moet dan wel samenlopen met een goede procedure om de multiplier van zeevaart eventueel te kunnen aanpassen. Zie hiertoe de opmerkingen bij Artikel 11 uit deze reactie.
 - Vaststellen van de reductieverplichting op de manier zoals in 2021 gedaan, met een mathematische vaststelling, i.p.v. op basis van een waarde op basis van het verleden. Een verbetering t.o.v. 2021 zou aanvullend zijn dat deze waarde dan bekend is uiterlijk 1 december t-1.

Al deze methoden zijn beter dan de huidige. In het ene geval (bke) zit de brandstofleverancier zelf aan het stuur. In beide andere gevallen is er in ieder geval voor het kalenderjaar waar de reductieverplichting over gaat duidelijkheid over hoe de invulling van de reductieverplichting kan worden gerealiseerd.

- De VNPI dringt aan op aanpassing van dit artikel conform één van de drie aangegeven alternatieven.

Bijlagen

Bijlage 1, deel A:

- Onder 1: in deze opsomming ontbreken LNG en methanol. Voor bijvoorbeeld LNG: als die vanuit een 100% groene methaanstroom wordt gemaakt (bijv. een vergister naast de LNG-fabriek) lijkt die te ontbreken in deze opsomming. LNG wordt nu uitsluitend via het gasnet gefaciliteerd in bijlage 2. Voor methanol geldt een vergelijkbare redenering.
 - Suggestie VNPI: toevoegen LNG, waardoor die gelijk wordt behandeld aan LPG.
 - Suggestie methanol: ook hier als ingrediënt in benzine (en diesel) toestaan.
- Onder 2: hier wordt de A-B-C regeling beperkt tot de bijlages 1 en 2 van de FQD. Dit betekent dat bio-LNG is uitgesloten van een A-B-C regeling. Dat belemmert potentieel de uptake van bio-LNG die vanuit rechtstreeks aan de LNG-fabriek geleverde groene methaan moleculen wordt geproduceerd.
- Onder 3: is overbodig in deze zin. EN15940 valt onder bijlage 2 van de FQD. Daarmee is deze transactie al gedekt onder 1. Er zijn echter ook brandstoffen zoals B10-100 (FAME als biocomponent) of E85. Voor deze brandstoffen zou dit deel nuttig zijn, maar het noemen van de onder de FQD vallende spec EN15940 maakt dit een onnavolgbaar lid.
- Onder 4: hier ontbreekt bio- LNG zoals al onder 1 aangegeven.
- Onder 4: hier ontbreekt de A-B-C levering voor binnenvaart. De VNPI bepleit ook een A-B-C regeling voor bunkerleveringen onder schorsing van accijns. Risico is er niet, omdat de bunkerbrandstof, om in aanmerking te komen voor vrijstelling van accijns, voorzien moet worden van een rode kleurstof en een marker. Deze brandstof kent geen enkele andere toepassing.
- Onder 5: Hier ontbreekt bio- LNG zoals al in onder 1 aangegeven.
- Onder 5: Hier wordt inboeken zeevaart expliciet beperkt tot annex 9a. Hernieuwbare brandstoffen krijgen bij toepassing in zeevaart dus geen HBE's toegekend? Indien dit niet klopt, gaarne in deze Regeling met zoveel woorden ook hernieuwbare brandstoffen opnemen.
- Onder 6: lijkt de distributie van hernieuwbare en biokerosine via het DPO-pijpleidingnetwerk uit te sluiten. Dat zorgt voor een belemmering en onnodige kostenverhoging van SAF t.o.v. fossiele kerosine. De klimaatneutrale SAF moet dan weer via binnenvaart of een 'dedicated' pijpleiding (die niemand gaat aanleggen) worden geleverd. De fossiele kerosine wordt dan vervoerd via een modaliteit (DPO) met een lagere CO2 foodprint dan de binnenschepen voor de klimaatneutrale SAF. Dat is de omgekeerde wereld en de klok veertig jaar terugzetten in de distributie voor specifiek SAF. Een oplossing zoals ook gevonden is voor gasvormige brandstoffen via het gasnet ligt hier voor de hand om uit te werken om deze ongewenste situatie op te lossen.
 - Suggestie VNPI: distributie van SAF via de DPO-leiding mogelijk maken via een GVO-achtige structuur.

Bijlage 1, deel B:

- Onder 2: Waarom is bio-ethanol uitgezonderd van de test?
- Onder 2: Het HVO-kader (versie 1.4) van de NEa stelt de ISO/IEC 17025 accreditatie van de laboratoria uit tot 1 juli 2022.
 - Suggestie VNPI: gelet op de ingangsdatum van deze Regeling, zou het goed zijn om de ingangsdatum van deze verplichting te koppelen aan het HVO-kader van de NEa, opdat de ingangsdatum die daarin gesteld wordt, ook leidend is voor deze Regeling.
- Onder 2: specifiek op de accreditatie: ziet die op monsternamen en analyse, of alleen op de analyse?
- Onder 3: wat ziet de wetgever als de toegevoegde waarde van de (aanvullende) eis voor overpompboekhouding? De VNPI verneemt dit graag, omdat dit een hele bewerkelijke eis is.

Bijlage 2, deel A:

- Onder 1: Door naar deel 1 bijlage A te verwijzen voor de eisen aan levering tot verbruik: vallen LNG en methanol nu niet (andermaal) buiten de boot? Of zijn er geen eisen aan de levering van LNG?

- Onder 2: hier lijkt het recht tot inboeken te zijn beperkt tot de producent van deze biobrandstoffen. Producenten zijn echter maar zelden distributeurs en daarmee inboekers. Met deze eis kunnen veel producenten hun product niet meer kwijt aan de distributeurs. Deze producenten zijn in de regel zelf geen distributeur en daarmee wordt de inzet van deze biobrandstoffen ernstig belemmerd. Dat is in strijd met de beleidsmatige doelstelling om de toepassing van deze brandstoffen in volume te verhogen.

Bijlage 2, deel B:

- Onder 1: Andermaal punt LNG als in bijlage 1.
- Onder 1: er wordt hier niet naar Bijlage A, deel B, onder 6 verwezen. De DPO is wel toegestaan voor SAF uit hernieuwbare brandstof?
- Onder 2: Opmerking gelijk aan bij Bijlage 2 onder deel A en nu geldend voor hernieuwbare brandstoffen.

Algemene toelichting

- 2.2.1: hier wordt gesteld dat de GVO-systematiek bijdraagt aan het nationaal bindende streefcijfer uit de RED II. Staat hier nu impliciet dat deze Biobrandstoffen niet bijdragen aan de doelstellingen artikel 25 RED II en de doelstelling mobiliteit uit het Klimaatakkoord?
- In opvolging op bovenstaande: tellen de CO₂-reductie uit GVO conform Artikel 6a mee voor het betalen van de broeikasgas reductie conform Artikel 7a FQD? Want in een situatie dat de opschaling van Annex 9a materiaal moeizaam gaat en de inboekers toch naar Artikel 6a mogelijkheden grijpen (ondanks dat daar geen dubbel telling wordt toegekend), kan hier opnieuw een probleem ontstaan met halen van de broeikasgasreductiedoelstelling.
- 2.2.4: Wat er staat over de DPO-leiding klopt; daarom beter voor biokerosine een systeem te ontwikkelen dat lijkt op de GVO-systematiek voor GVO.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 6a

In de toelichting op dit artikel wordt gesteld dat de DCC niet wordt toegekend wanneer de brandstoffen via GVO worden gemaakt. Aangezien deze biobrandstoffen vooral interessant zijn omdat ze goed zijn te maken uit een aantal biograndstoffen die zijn opgenomen in Annex 9, deel A, en dus kunnen bijdragen aan de invulling van de doelstelling binnen de HBE-G, zal het schrappen van de DCC investeringen in deze route belemmeren. De VNPI heeft in de bovenstaande reactie op Artikel 6a een alternatief aan de hand gedaan, waarmee DCC kan worden toegekend.

- De VNPI dringt erop aan dat voor deze brandstoffen alsnog DCC wordt toegekend in deze Regeling; dit kan door de toekenning bij productie te laten plaatsvinden.

Bijlage 1

- Deel A, onder 1 en 2: hier wordt ineens van deel 1 van de FQD gelijk gesteld aan EN 228 en deel 2 gelijkgesteld aan EN 590. Dat klopt niet, die zijn niet hetzelfde. Zo valt de EN15940 wel onder deel 2 van de FQD deel 2, maar niet (altijd) onder EN 590. Dit leidt tot discrepanties tussen bijlage en de toelichting. Gaarne een eenduidige keuze: of FQD, of EN-normen hanteren.
- Deel A, onder 3: EN15940 valt volgens de tekst in de bijlage onder 2. In de toelichting wordt is de kromme zin dat EN15940 niet onder deel 2 zou vallen, want niet (altijd) onder EN 590.
 - De VNPI beveelt aan EN15940 onder deel 1+2 te laten vallen en onderdeel 3 te handhaven voor B10-100 en E-85 en wat er nog meer aan zulke alternatieven zal ontstaan.
- Deel A, onder 5: voor zeescheepvaart wordt (opnieuw) alleen Annex 9a opengesteld. O.a. gelet op de kansen voor e-Ammonia vraagt de VNPI duidelijkheid over de status van hernieuwbare brandstoffen voor zeescheepvaart.

Overige opmerkingen bij deze Regeling

- Kan de Wetgever co processing, vooruitlopend op de betreffende delegated act van de EC, in dit besluit opnemen als een legitieme manier om aan de jaarverplichting te voldoen? Uitwerking kan op een nader moment plaatsvinden, als de vereiste duidelijkheid van de EC verkregen is.
 - Dit punt geldt voor biostromen, die als materiaal in het raffinageproces worden ingezet

- Dit punt geldt voor groene waterstof, die in plaats van grijze waterstof in het proces worden ingezet.
- De VNPI heeft een vraag of en hoe de inzet van blauwe waterstof kan worden toegepast, om te kunnen voldoen aan CO2 reductiedoelen. Als co processing, maar ook in bijvoorbeeld toepassing tot eindgebruik in vervoer?
- Dit besluit biedt geen goed kader voor de omgang met vloeibare brandstoffen, die hoofdzakelijk per pijpleiding worden gedistribueerd, zoals biokerosine. De VNPI geeft in overweging hier eenzelfde aanpak te hanteren als welke voor LNG is gekozen. Graag ziet de VNPI dit in deze Regeling opgenomen.

Rest ons u veel succes toe te wensen bij de behandeling van alle ingekomen visies op deze consultatie.

Voor aanvullende informatie kunt u zich wenden tot: J.M. Koopmans, mkoopmans@vnpi.nl