

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
NEDERLAND

Datum: 4 oktober 2021
Onderwerp: Reactie op concept RED II Regeling energie vervoer kalenderjaren 2022-2030

VARO reageert graag op de inhoud van de concept Regeling energie vervoer, met dank voor deze mogelijkheid.

Het leveren van brandstof aan klanten staat centraal bij VARO. Ons volledig geïntegreerde netwerk van productie- en opslagfaciliteiten, distributiekanaal en verkooppunten zorgt ervoor dat wij onze brandstof kunnen leveren aan onze klanten in Duitsland, Zwitserland, de Benelux en Frankrijk, waar en wanneer zij deze nodig hebben. We staan voor innovatie en integriteit in de hele toeleveringsketen om brandstoffen en diensten van hoge kwaliteit te leveren. Verduurzaming van de brandstoffenmix is een must en dient gestoeld te zijn op duidelijke en uitvoerbare regels. In die context stuur ik U een aantal suggesties, vragen en opmerkingen bij de concept Regeling die U als aanvulling mag zien op de reacties van de VNPI en NOVE waar VARO lid van is.

Artikel 4

Bij het invoeren van hoeveelheden benzine, diesel en zware stookolie dient de leverancier tot eindverbruik onder andere de bestemming van de brandstof op te geven (sub b.). Ook na het lezen van de toelichting blijft onduidelijk hoe concreet het begrip "bestemming" uitgelegd moet worden, en welke toepassingen precies bedoeld zijn. Verwarmingsdoeleinden, mobiele machines, binnenvaartschepen.. tot welk detail wordt opgave in het register vereist? Belangrijk hierbij op de merken is dat na uitslag tot verbruik van benzine en diesel de exacte toepassing van de brandstof nog niet bekend is. Het door de eindgebruiker na consumptie alsnog kenbaar maken aan haar leverancier wat de exacte toepassing is geweest, en voor welke hoeveelheid brandstof, is niet uitvoerbaar om een aantal redenen. Na uitslag tot verbruik zijn gecertificeerde/geijkte meetinstrumenten niet per se voorhanden, de registratie en communicatie terug in de keten is niet gewenst in het kader van mededinging en zou disproportioneel hoge administratieve lasten met zich meebrengen. De bestemming kan door de leverancier tot eindverbruik in het kader van de accijnsregelgeving hoogstens aangeduid worden als "binnenvaart" en "overig".

Artikel 6 lid 4, voor het aantonen dat een fysieke hoeveelheid ingeboekte vloeibare brandstof is uitgeslagen tot verbruik voldoet de inboeker aan de in bijlage 1 genoemde eisen. De bestemmingen genoemd in Deel A sectie 1, 2 en 3 van die bijlage 1 zijn Wegvervoer, Spoorvoertuigen, Niet voor de weg bestemde mobiele machines (met uitzondering van binnenschepen), Landbouwtrekkers, Bosbouwtrekkers, Pleziervaartuigen, Aggregaten, en Vaste installaties.

Is deze opsomming uitputtend bedoeld of zijn er bestemmingen die niet voor inboeking in aanmerking komen? Dient verwarmingsdoeleinden onder "vaste installaties" geschaard te worden?

Artikel 6a en Bijlage 2 Deel A sub 2.

Artikel 8 en Bijlage 2 Deel B sub 2.

De ketens van alternatieve brandstoffen die met Garanties van Oorsprong vergroend kunnen worden variëren nogal in samenstelling. De voorwaarde in de concept Regeling dat vervaardiging van de brandstof en het op de markt brengen door dezelfde partij gedaan moet worden is niet logisch en niet wenselijk omdat dit direct ingrijpt in de markt en impact heeft op posities in de keten.

De vorming van de meest efficiënte keten dient aan de markt overgelaten te worden.

Indien er argumenten zijn om te vereisen dat de inboeker de brandstof vervaardigd moet hebben, kunt U die toelichten?

Artikel 9

In de artikelsgewijze toelichting staat dat inboeking mogelijk is voor geleverde hoeveelheid elektriciteit aan wegvoertuigen, luchtvaartuigen of binnenschepen in Nederland. Echter in de Wet Milieubeheer 9.7.4.1 1e zijn luchtvaartuigen en binnenschepen niet opgenomen als bestemming.

Hoewel het wenselijk kan zijn bedrijven deze mogelijkheden te bieden lijken ze als gevolg van het ontbreken van de juridische grondslag uitgesloten.

Artikel 16 en Bijlage 7

Dit artikel schrijft voor dat de dubbeltellingsverificateur de dubbeltellingsverklaringen beheert in het register. Betreft deze uitbreiding van werkzaamheden voor de verificateurs ook het bijwerken van het register naar aanleiding van splitsingen? Werken de verificateurs hierbij in opdracht van NEa of worden verificateurs geacht contractuele afspraken te maken met inboekers? Dit beheer brengt hoe dan ook administratieve lasten met zich mee welke ingeschat en in deze Regeling benoemd mogen worden. Indien de huidige hard-copy verklaringen kunnen komen te vervallen en er louter op basis van de gegevens in het register gewerkt wordt is er winst te behalen op het administratieve vlak.

Artikel 17 en Bijlage 8

Dit artikel gaat in op de rol van de inboekverificateur. Niet duidelijk is wanneer sprake is van een "substantiële verandering op locatie" welke een bezoek van de verificateur zou moeten triggeren. Niet duidelijk is hoe de inboekverificateur vaststelt of het certificaat van het duurzaamheidssysteem van de inboeker toereikend is voor alle locaties van de inboeker. Locaties zijn wel aangemeld bij de certificerende instantie maar staan niet op het afgegeven certificaat, iets dat praktisch gezien logisch is omdat er met regelmaat locaties kunnen bijkomen of vervallen. Wat als de certificerende instantie en de verificateur die door een inboeker zijn gecontracteerd twee verschillende partijen zijn? Kortom, hoe stelt men praktisch vast dat een locatie onder het certificaat van de inboeker valt?

Uiteindelijk is het wenselijk de lijst van gecertificeerde locaties in de beoogde Uniedatabank onder te brengen en op deze wijze efficiënt beschikbaar te stellen aan verificateurs en NEa, en bedrijven bij juist beheer van gegevens de broodnodige zekerheid geeft.

Artikel 25b

Kan toegelicht worden hoe de "betrouwbare voorraadopname van tastbare hoeveelheden biobrandstof" kan plaatsvinden? Kan dit op basis van analyse of, in lijn met artikel 6 lid 3, ook met behulp van een pro-rata tankdoorrekening? In het geval van analyse, aan welke voorwaarden dient voldaan te zijn, extern lab met/zonder accreditatie, of mag dit ook intern georganiseerd zijn, welke analysemethoden mogen toegepast worden voor welke type vloeibare biobrandstoffen?

De concept Regeling maakt onvoldoende concreet wat van bedrijven verwacht wordt en bevat risico's op interpretatieverschillen tussen bedrijven en de NEa bij de toepassing in de praktijk die post facts vervelend zijn en vergroening in de toekomst tegengaan.

Bijlage 1 Deel A sub 1. en 2.

Inboeking van fysieke BioLPG is volgens de concept Regeling enkel mogelijk wanneer de inboeker uitslaat tot gebruik. Inboeking toelaten na levering onder schorsing van accijns met behulp van een tankauto zoals beschreven in sub 2. zou wenselijk zijn. Dit werkt vergroening in de hand aangezien het administratief overdragen van duurzaamheid naar klanten met een accijnsvergunning niet noodzakelijk is. Net als voor benzine en dieselleveringen is voldoende aannemelijk dat de brandstof aan de Nederlandse markt werd geleverd. De Inboeker voert in dit geval ook de massabalans over de locatie vanwaaruit geleverd wordt zodat de duurzaamheidsketen korter en zodoende eenvoudiger in beeld is voor NEa. Verder dragen wij aan om het begrip "Maandverklaring" op te nemen in Bijlage 1 onder sub 2. en dit belangrijk item niet alleen in de toelichting te benoemen.

Bijlage 1 Deel A sub 4.

Het is belangrijk het toelaten van een afdruk van de bunkerverklaring van een dienstverlener expliciet in dit deel van Bijlage 1 op te nemen, en niet enkel in de toelichting te benoemen. Uitsluitend afgaand op de bewoording in Bijlage 1 kan inboeking bij toepassing van dit scenario ter discussie gesteld worden.

Met vriendelijke groet,

Varo Energy Netherlands B.V.,

Namens deze,

Mark Havermans

Renewables Compliance Manager