

# Internetconsultatie – Besluit en Regeling energie vervoer 2024 – 6 oktober 2023

*Met veel interesse heeft de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) kennisgenomen van zowel de voorgenomen wijziging in de Regeling Energie voor Vervoer 2024 als het Besluit Energie voor Vervoer 2024. Dat betreft respectievelijk de verlaging van de vermenigvuldigingsfactor voor zeevaart naar 0,4 en de verhoging van het percentage in de jaarverplichting naar 28,4% om invulling te geven aan het voorjaarsbesluit 2023 om 20 petajoule extra hernieuwbare brandstoffen in het wegverkeer verplicht beschikbaar te stellen. De NVDE behandelt deze voorgestelde wijzigingen in samenhang.*

## De HBE-markt staat onder druk en kan deze steun goed gebruiken

De NVDE steunt beide voornemens van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de ruimte voor HBE's in het wegverkeer te vergroten. In 2023 staat de waarde van een HBE zwaar onder druk door het uitblijven van een verhoging van de jaarverplichting en het grote marktaandeel van de zeevaart (bijna 40 procent van de markt wordt nu bediend door de opt-in van de maritieme sector) waar makkelijk en goedkoop HBE's zijn te realiseren. Hierdoor is de prijs voor een HBE in elkaar gestort en komen de business cases van zero-emissie oplossingen in het wegverkeer onder druk. Ook wordt er nationaal minder CO<sub>2</sub> gereduceerd in het fossiele wagenpark, doordat er minder biobrandstoffen hoeven worden bijgemengd om te voldoen aan de jaarverplichting. Er is in de markt ruimte om in het wegverkeer meer biobrandstoffen bij te mengen en zo CO<sub>2</sub>-reductie die bijtelt aan de nationale doelstellingen te bereiken. De NVDE is dus voorstander van deze maatregelen.

## Regeling Energie voor Vervoer heeft balans nodig, zet daarnaast verduurzaming zeevaart voort

De zeevaart telt niet of slechts beperkt mee voor de nationale doelstellingen voor CO<sub>2</sub>-reductie. Tegelijkertijd is het cruciaal dat ook deze sector verduurzaamt. Door het grote aandeel van zeevaart in de HBE-markt is echter het realiseren van additionele CO<sub>2</sub>-reductie door het stimuleren van zero-emissie laad- en tankoplossingen en het bijmengen van biobrandstoffen in wegverkeer verminderd. Het verlagen van het aandeel zeevaart in de HBE-markt zal dus zorgen voor meer additionele oplossingen in het wegverkeer en zal daarmee effectiever worden.

De zeevaart heeft haar eigen wereldwijde reguleringsregime en vanaf 1 januari 2025 een Europees regime via FuelEU Maritime. Vanuit wetgevend oogpunt is 2024 een transitiejaar. Nederland heeft met de opt-in zeevaart een positie ontwikkeld als belangrijke duurzame zeehaven waar geavanceerdere biobrandstoffen voor de zeevaart tegen een

relatief gunstig tarief kunnen worden gebunkerd. De uitdaging in 2024 zal zijn om de verduurzaming van de zeevaart door te zetten, zonder de grote opgave in het wegverkeer in de wielen te rijden. Om dit meer in balans te brengen is het goed dat de vermenigvuldigingsfactor voor HBE-creatie in de zeevaart wordt teruggebracht van 0,8 naar 0,4.

### Overweeg ook de rol van luchtvaart in de Regeling

Voor de rol van de luchtvaart geldt eigenlijk hetzelfde als voor de rol van de zeevaart in de Regeling. De sector heeft een vrijwillige opt-in, maar primair een ander reguleringsregime dan de Regeling Energie voor Vervoer. Ook dit verstoort de verduurzaming van de nationale energiedragers, al is het aandeel luchtvaart kleiner dan het aandeel zeevaart. Echter, met de groeiende vraag naar Sustainable Aviation Fuels (SAFs) in de verduurzamingsprogramma's van de wereldwijde airlines is de verwachting van de markt dat deze vraag flink zou kunnen gaan stijgen komend jaar. Momenteel heeft de sector een multiplier van 1,2. Overweeg ook om deze multiplier te verlagen om meer additionele CO<sub>2</sub>-reductie in het wegverkeer en meer steun voor de business case van zero-emissie laden en tanken te realiseren.

### Biomethanol: brandstof voor de zeevaart én binnenvaart

Vanaf volgend jaar kunnen er ook met 100% biomethanol HBE's gecreëerd worden in de zeevaart. Dat is belangrijk want dit is een van de brandstoffen waar de zeevaart op inzet. Biomethanol wordt echter ook beoogd voor inzet in binnenvaart. Het is daarom noodzakelijk om het huidige wijzigingsvoorstel aan te passen en de Bijlage I deel A sub 4 in gelijke wijze aan te passen als de voorgenomen wijziging van sub 5. Op deze manier kan ook de binnenvaart in 2024 starten met het gebruik van groene methanol, naast de inzet op andere duurzame energiedragers in de binnenvaart zoals elektriciteit en groene waterstof.

### Tijdige duidelijkheid voor de markt bevordert de verduurzaming

Het systeem van de HBE's kent een strikt jaarritme waar de markt al vroegtijdig op inspeelt. Last-minute wijzigingen aan dit systeem hebben dan ook een negatieve invloed op de markt, met name op het vertrouwen. Ons pleidooi als NVDE is dan ook: houd vast aan deze duidelijke wijzigingen in de regeling en Besluit zodat de markt zich hierop kan voorbereiden voor het komende jaar, en zorg voor een snelle definitieve verwerking van deze wijzigingen.