

Vrijdag 6 oktober 2023

Wijziging Regeling energie vervoer (vermindering vermenigvuldigingsfactor zeevaart)

De concept-wijziging signaleert een onevenwicht tussen de boekingen in de zeevaart enerzijds en de wegsector anderzijds. Ondanks eerdere maatregelen om de grondstoffenbasis voor boekingen in de zeevaart te beperken tot de HBE-G (alleen biobrandstoffen geproduceerd uit Annex IX, Deel A, RED) en de toepassing van een vermenigvuldigingsfactor van 0,8x, zijn de boekingen in de zeevaart blijven stijgen, ten koste van de wegsector.

Het ministerie signaleert dat, omdat hernieuwbare brandstoffen voor de zeevaart van lagere kwaliteit zijn (*gemaakt van goedkopere grondstoffen en er vaak geen raffinageproces aan te pas komt*) en dus goedkoper zijn, het op dit moment minder aantrekkelijk is om de wegsector koolstofarm te maken.

1. Alvorens te reflecteren op het voorstel van het ministerie, wil de Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie (NBAA) benadrukken dat de voorkeur had uitgegaan naar een verplichting om de koolstofintensiteit van scheepsbrandstoffen te verlagen en een gelijk speelveld te creëren met de wegsector, en niet een wijziging van de vermenigvuldigingsfactor. Een verplichting zou de zeevaart sector verantwoordelijk maken voor CO₂-reductiemaatregelen in de eigen sector en niet ten koste gaan (een verstoring veroorzaken) van de inspanningen in andere sectoren, zoals op de weg. Wij hebben kennis genomen dat het de bedoeling van het ministerie is om sectorspecifieke doelstellingen te ondersteunen als onderdeel van de RED III-implementatie per januari 2025 en dat het eerder invoeren van dergelijke maatregelen niet mogelijk is vanwege de vereiste wetswijziging. Wij betreuren dit, omdat het blijven wijzigen van de vermenigvuldigingsfactor zeevaart een uitdaging is gebleken voor investeringen in de sector, aangezien beleidscontinuïteit van cruciaal belang is. Bovendien kwam de fysieke bijmenging voor de vraag op de weg dit jaar grotendeels tot stilstand, waarbij het publiek 100% fossiele brandstoffen (B0) kocht en de naleving ervan werd gekocht door de goedkopere HBE's die in de zeevaart sector werden gecreëerd.
2. De NBAA deelt echter wel de conclusies van het ministerie met betrekking tot de vermenigvuldigingsfactor, als tijdelijke oplossing, en
 - a. steunen dat hoogwaardige, koolstofarme brandstoffen van groot belang zijn voor de toekomst voor de noodzakelijke vermindering van de koolstofemissies van alle vormen van transport, en
 - b. steunen daarom een halvering van de vermenigvuldigingsfactor van 0,8x naar 0,4x, om de balans tussen de sectoren opnieuw in evenwicht te brengen en het onevenwicht in de HBE-prijzen aan te pakken.
3. Bovendien erkent de NBAA ook dat
 - a. er producenten zijn van scheepsbrandstoffen (ook vertegenwoordigd door de NBAA) die momenteel aan de zeevaart leveren en daardoor helpen haar doelstellingen te bereiken, en
 - b. naast het verlagen van de vermenigvuldigingsfactor naar 0,4x, de verhoging van de Jaarverplichting voor 2024 van 19,9 naar 28,4 – momenteel ook in consultatie* – een belangrijk, zo niet cruciaal, instrument is om de industrie te stimuleren de CO₂-uitstoot te verminderen.

**Een uitgebreidere toelichting op ons standpunt ten aanzien van de verhoging van de jaarverplichting zal worden gepubliceerd voor de afzonderlijke consultatie door de Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie (NBAA).*

Dickon Posnett

Voorzitter

info@biodieseluitafval.nl