



Consultatie wijziging Regeling energie vervoer

7 November 2022

Als één van de grootste onafhankelijke spelers op de Nederlandse (bio)brandstoffen markt ziet FinCo Fuel Group kansen om de transportsector versneld te verduurzamen via het vergroten van het aandeel hernieuwbare en low-carbon brandstoffen. Voor de uitvoerbaarheid hiervan is een ambitieus en transparant biobrandstoffenbeleid cruciaal.

FinCo wil via deze weg feedback geven op een aantal onderdelen van de gepubliceerde concept regeling.

Gelimiteerde lijst inboeken Bijlage I, Deel A, onderdeel 1 en 2

In onderdelen 1 en 2 van deel A van bijlage I wordt aangegeven dat HBE's gecreëerd mogen worden bij levering aan wegvoertuigen, spoorvoertuigen, niet voor weg bestemde mobiele machines (met uitzondering van binnenschepen en zeeschepen), landbouwtractoren, bosbouwtractoren, pleziervaartuigen (al dan niet op zee), aggregaten, gemalen en vaste kranen.

FinCo ondersteunt de aanpassing waardoor brandstofleveringen aan gemalen ook de mogelijkheid krijgen te verduurzamen met behulp van de HBE-systematiek. Echter er blijven leveringssectoren waarvoor geen HBE-creatie mogelijk is. Denk hierbij aan leveringen aan de industrie.

Er zijn hierbij twee bezwaren:

1. Leveringen aan bijvoorbeeld industrie vallen wel onder de jaarverplichting. Het is onlogisch als een sector wel een verplichting heeft, maar deze zelf niet kan invullen.
2. Bij producten die binnen de standaard normen vallen is het onmogelijk na te gaan naar welke modaliteit er geleverd wordt. Zowel onder schorsing van accijns (A/B/C), als direct uitgeslagen tot verbruik, kunnen en mogen er tussenschakels in de leveringsketen zijn. Hierdoor kan de inboeker niet weten of de levering gebruikt wordt voor een sector die al dan niet in de opsomming staat.

Onderscheid FAME en HVO-blends

In onderdelen 1 en 2 en onderdelen 3 en 4 van deel A, bijlage I wordt onderscheid gemaakt tussen standaard- en overige brandstoffen. Als gevolg hiervan worden pure HVO verkopen anders behandeld dan pure FAME verkopen. FinCo vraagt zich af in hoeverre dit past binnen het begrip 'technologie neutraal'. Leveringen met pure of high blends FAME zullen een verzwaarde bewijslast krijgen. FinCo ondersteunt de vereenvoudigde werkwijze voor HVO, maar wijst er wel op dat hogere FAME blend leveringen vanwege de hogere administratieve lasten zeer moeilijk uitvoerbaar zullen blijken.

Aanpassing grondstof multipliers

Nederland bevindt zich momenteel in het midden van een klimaat- en energiecrisis. Dit is ook de reden dat in de consultatie een indirecte verhoging van de verplichting wordt voorgesteld. FinCo steunt deze doelstelling, de brandstofindustrie moet verantwoordelijkheid nemen in de huidige situatie en de inzet van hernieuwbare brandstoffen verhogen. FinCo is al langer van mening dat er meer ambitieuze



doelstellingen gesteld kunnen worden aan de Nederlandse brandstoffen markt. Wij verwelkomen deze verhoging dan ook van harte.

Het is hierbij van belang dat de extra hernieuwbare moleculen worden ingezet daar waar het grootse tekort dreigt: diesel 10 ppm.

Uit de markt worden signalen opgepikt dat nu vanwege economische redenen soms juist het tegenovergestelde gebeurt; diesel wordt in de reguliere markt zonder fysieke bio component verkocht, waardoor de vraag naar diesel toeneemt.

FinCo is wel van mening dat deze verhoging via de geëigende weg zou moeten gaan; een verhoging van de verplichting via het Besluit. Deze verhoging dient zo spoedig mogelijk aangekondigd te worden en vervolgens aangepast te worden in het Besluit. Noodzakelijkerwijs zal dit met terugwerkende kracht per 1 januari 2023 zijn. Wij geven hier de voorkeur aan ten opzichte van de nu voorgestelde aanpassing van de multipliers binnen de Regeling.

Zeevaart multiplier

FinCo ondersteunt de opt-in mogelijkheid zeevaart. De maritieme sector is een economisch belangrijke sector in Nederland. Scheepvaart is een zogenaamde 'hard to abate' sector, waarin oplossingen zoals elektrificatie veelal (nog) niet mogelijk zijn. Hernieuwbare (bio)brandstoffen zullen dan ook een cruciale rol spelen in de verduurzamingsambities van deze sector, nu en voor de langere termijn.

Nederland heeft inmiddels een internationale reputatie verworven als koploper in maritieme verduurzaming. Hiermee staan we uitstekend gepositioneerd voor toekomstige wetgeving die voortvloeit uit de Europese Fit For 55 maatregelen. Deze progressie zou tenietgedaan worden als de zeevaart opt-in wordt stopgezet.

Tegelijkertijd constateren wij ook dat de sterke groei van inboeking in de zeevaart ervoor zorgen dat innovatie in het wegverkeer (inclusief overige toepassingen op land) en de binnenvaart worden belemmerd. Hoogwaardige biobrandstoftoepassingen in het wegverkeer, maar ook nieuwe ontwikkelingen zoals elektrische laadpalen, hernieuwbare methanol voor binnenvaart en RFNBO's, hebben voldoende ondersteuning vanuit de HBE-markt nodig. Dit om investeringsbeslissingen te kunnen nemen en/of de al ingezette start te laten doorontwikkelen. De sterke groei van HBE's vanuit zeevaart zorgt er nu voor dat dergelijke ontwikkelingen in gevaar dreigen te komen.

In de huidige omstandigheden, en rekening houdend met bovenstaande, steunt FinCo een verlaging van de zeevaart multiplier. Zonder aanpassing zullen huidige marktomstandigheden ertoe leiden dat een groot deel van verhoogde verplichting wordt ingevuld via zeevaart HBE's. De multiplier is op dit moment het enige instrument om de zeevaart HBE's te reguleren. Andere opties, zoals een cap op HBE's uit zeevaart (al dan niet via een HBE-Z) of het gebruikmaken van de BKE-systematiek, lijken op deze korte termijn niet haalbaar. Wij pleiten dan ook voor een verlaging van de multiplier, zonder de opt-in voor zeevaart onmogelijk te maken. De vrijwillige CO₂-reductie in de zeevaart branche zien we langzaam opstarten. Dit kan op termijn mogelijk een deel van de HBE-ondersteuning overnemen, maar is nog niet genoeg ontwikkeld om de gehele HBE opt-in te vervangen.



De multiplier zeevaart is niet het ideale instrument om de balans zeevaart – wegverkeer te sturen. Deze verhouding hangt, naast de multiplier, af van tal van factoren die op voorhand lastig te voorspellen zijn. FinCo verwacht echter dat een zeevaart multiplier in de range van 0,4 - 0,6 het gevraagde effect zal sorteren.

Tijdslijn

De huidig voorgestelde aanpassingen hebben groot effect op commerciële proposities 2023. Wij verzoeken dan ook dringend om zo spoedig mogelijk aan de markt te communiceren welke regels er vanaf 1 januari 2023 gelden.

Afsluitend

Een verhoging van de jaarverplichting is een haalbare en effectieve manier om meer hernieuwbare energie in vervoer in te zetten. Dit draagt bij aan het verlagen van de klimaatimpact ervan, en heeft een positief effect op het verminderen van afhankelijkheid van fossiele bronnen. Deze verhoging zal zo snel mogelijk moeten worden aangekondigd en vervolgens via het Besluit worden aangepast.

Nederland is de grootste Europese leverancier van brandstoffen aan de scheepvaart, en vervult met succes de voorbeeldfunctie om verduurzaming van deze sector verder te stimuleren. De opt-in is hiervoor van groot belang geweest. FinCo onderkent echter dat het succes van de opt-in een ongewenst neveneffect veroorzaakt en het daarom logisch is om de multiplier aan te passen. Wel pleiten we ervoor dat er op zo kort mogelijke termijn een separaat systeem voor de zeevaart komt met een eigen mandaat, dit om de opgebouwde koplopperspositie in maritieme verduurzaming uit te bouwen en om verstoring met het wegtransport en de binnenvaart te voorkomen.