

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

Datum: 8 november 2022
Onderwerp: Reactie op concept Wijziging Regeling energie vervoer kalenderjaren 2022-2030

VARO reageert graag inhoudelijk op het concept tot wijziging van de 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, distributiekkanalen en verkooppunten zorgt ervoor dat wij energie 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. VARO levert in Nederland brandstoffen aan verschillende sectoren: wegverkeer en andere bestemmingen op land, aan de binnenvaart en de zeevaart. Vanuit deze context en ter aanvulling op de reacties van NOVE en VEMOBIN reageer ik op de concept Regeling.

Aanpassing multiplier zeevaart

Wanneer het beoogde beleidsdoel is het zekerstellen van een bepaald aandeel hernieuwbaar in wegverkeer is het introduceren van een HBE-GZ de meest gewenste maatregel.

Een HBE-GZ is net zoals de HBE-C, HBE-9B en HBE-G gerelateerd aan de classificatie van grondstoffen en heeft met de "Z" de extra toevoeging van de bestemming. De bijdrage van HBE-GZ aan de jaarverplichting kan net zoals die voor HBE-C en HBE-9B gelimiteerd worden.

Als alternatief voor de HBE-GZ zou de BKE ook als indirect instrument kunnen dienen voor het genoemde doel. Voor bio geleverd aan de zeevaart wordt dan geen BKE toegekend en voor bio geleverd aan een landbestemming wel. In dit scenario wordt invulling van de FQD voor bedrijven leidend en is geborgd dat er voldoende hernieuwbaar in het wegverkeer belandt.

Wanneer bovenstaande twee opties om welke reden dan ook niet realiseerbaar zijn, ziet VARO het feitelijk uitzetten van de opt-in zeevaart door de multiplier naar 0,0 aan te passen als meest logische maatregel om de bijmenging van biobrandstoffen in het wegverkeer met zekerheid te realiseren.

Een aantal punten verdienen daarbij de aandacht:

- Nederland legt verplichtingen op aan bedrijven om aan EU doelstellingen te voldoen. Voor een scenario waarin bedrijven volledig compliant zijn, maar Nederland als land de doelen niet haalt

bestaat geen grondslag. In 2020 heeft Nederland het 6% emissiereductietarget niet behaald (5,4%), om in 2021 wel te voldoen (6,3%). Het blijft voorlopig ongewis of in 2022 meer dan 6% reductie behaald wordt. Wanneer bedrijven 100% de gestelde regels naleven zou het automatisch gevolg moeten zijn dat Nederland aan EU doelstellingen voldoet.

- Het is logisch verklaarbaar op basis van verschillen in activiteiten, standaarden en toepassingen van energie en bijbehorende verschillende prijsmechanismen dat 1 ton CO₂ reductie behalen in het wegverkeer een ander prijskaartje heeft dan 1 ton CO₂ reduceren in de zeevaart. De multiplier zeevaart is een te simplistisch, statisch en daardoor ineffectief instrument voor het nivelleren van omstandigheden van sectoren die fundamenteel verschillend zijn.
- Dat van iedere sector een inspanning gevraagd wordt in de energietransitie is logisch. Een vooraf vastgestelde bijdrage per sector is duidelijk, transparant en draagt bij aan investeringszekerheid in ketens van hernieuwbare brandstoffen. De bijdrage van de zeevaartsector slaat nu door met negatieve consequenties voor het wegverkeer. Verduurzaming in de maritieme sector moedigt VARO zeker aan. Echter, dat prijsconcurrentie in een internationale maritieme markt een grotere uitdaging is voor bunkeraars in Nederland is geen rechtvaardiging de consument bij het tankstation hiervoor extra te laten betalen. Daarbij geldt ook dat het aan de consument niet valt uit te leggen dat het inmiddels niet meer rendabel is om biobrandstoffen in het wegverkeer te brengen en dat er een gerede kans bestaat dat de consument geen druppel bio tankt bij het tankstation, maar dat hij daarvoor wel de rekening betaalt.
- De Maritieme sector heeft naast het verkopen van HBE's een andere inkomstenbron verworven. Klanten van scheepseigenaren zijn bereid te betalen voor zogenaamde CO₂ offsets om te kunnen claimen dat de uitstoot van transport (dat in hun opdracht) plaatsvindt gecompenseerd wordt door de inzet van biobrandstoffen. Dit transport vindt potentieel over de gehele wereld plaats en hoeft geen enkele tastbare link met economische activiteit in Nederland te hebben. Aangezien de tonnen CO₂ reductie van biobrandstoffen geleverd in de zeevaart door de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) weldegelijk worden meegenomen bij de bepaling van de hoogte van de zogenaamde broeikasgasemissiereductiebijdrage per HBE ontstaat op deze manier de mogelijkheid dat ook de houder van de HBE aanspraak op deze CO₂ reductie maakt en er dus meerdere partijen tegelijkertijd dezelfde CO₂ reductie zichzelf toe-eigenen, hetgeen door Internationaal geaccepteerde CO₂ reductiestandaarden (zoals SBTi en het GHG Protocol) als een scenario wordt gezien dat dient te worden voorkomen. Om te waarborgen dat geen dubbele toe-eigening plaatsvindt, zou de HBE reductiebijdrage zonder bio in zeevaart berekend en vastgesteld dienen te worden. De consequentie van laatstgenoemde is dat door de lagere reductiebijdrage per HBE de bedrijven actief op het land meer HBE's nodig zullen hebben om aan 6% emissiereductie te voldoen en de consument aan het tankstation deze hogere rekening betaalt. Een positieve multiplier stimuleert de inzet van biobrandstoffen vanuit Nederlandse havens maar gaat niet in combinatie met het afdichten van dit onwenselijke scenario. De geloofwaardigheid van het Nederlandse klimaatbeleid wordt hierdoor ondermijnt.
- Anders dan ten tijde van de introductie van de opt-in is een positieve multiplier als driver van innovatie in de maritieme sector niet langer nodig. Ook met een multiplier van 0,0 is het op basis van de hiervoor genoemde inkomsten uit CO₂ offsets aannemelijk dat biobrandstoffen richting zeevaart geleverd worden. Omdat er inmiddels voldoende "willingness to pay" voor CO₂ offsets bestaat, is het reëel dat bij een positieve multiplier de HBE prijs naar 0 gaat. Als dat gebeurt, is dat het failliet van de HBE-systematiek en funest voor de inzet van biobrandstoffen in andere sectoren.

- Kan Uw Ministerie en de NEa zich verdiepen in de ketens van grondstoffen die significante volumes richting zeevaart laten zien, zoals met name Brown Grease? De authenticiteit van deze stromen zou geborgd moeten zijn op basis van door de Europese Commissie goedgekeurde duurzaamheidssystemen, echter de aanzuigende werking van de zeevaart rechtvaardigt het nagaan van de herkomst van deze stromen tot aan zogenaamde Point of Origin.
- Nederland heeft een aantal jaar geleden de inzet van Upstream Emission Reductions (UERs) niet toegestaan omdat de emissiereducties van deze projecten niet in Nederland gerealiseerd worden. Is deze keuze te rijmen met de opt-in voor biobrandstof die vanuit alle werelddelen geïmporteerd wordt, vervolgens in Nederland zeeschepen bevoorraadt, en voor >90% buiten Nederlandse territoriale wateren verstookt wordt? Consistentie lijkt hier afwezig.

Aanpassing andere multipliers

Tot slot, de verlaging van de vermenigvuldigers van de energie-inhoud voor inboekingen van vloeibare en gasvormige hernieuwbare brandstoffen, elektriciteit en geavanceerde brandstoffen is in beginsel niet de juiste methode om meer fysieke inzet hernieuwbaar af te dwingen. De verhoging van het percentage van de jaarverplichting is dat wel. VARO is zeker voorstander van ambitieuze doelstellingen, en ziet graag dat de bijdrage van iedere sector aan deze extra inzet expliciet gemaakt wordt en op basis van een adequate systematiek geborgd is.

Met vriendelijke groet,

Varo Energy Netherlands B.V.,

Namens deze,

Sacha Konan