

Date: 8 november 2022

Consultatie herziene Regeling energie (vervoer)

Doelgroep van de consultatie

Op 6 oktober werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 'wijziging Regeling energie (vervoer) in verband met enkele verbeteringen' voorgelegd voor internetconsultatie. Deze consultatie is verlengd naar 8 november, met een extra vraag aan de markt over de waarde van een aantal multipliers in de regeling.

VEMOBIN reageert op deze consultatie als vertegenwoordiger van de doelgroepen:

- Brandstofleveranciers van benzine, diesel en stookolie;
- Leveranciers van hernieuwbare energiedragers voor de mobiliteitssector;
- Tankstationhouders (indien er nieuwe brandstoffen moeten worden aangeboden);
- Investeerders in nieuwe infrastructuur.

VEMOBIN en de leden zijn gecommitteerd aan verduurzaming van transport via alle technologiesporen.

- VEMOBIN en haar leden zetten in op energiestations voor alle soorten energie voor mobiliteit.
- VEMOBIN en haar leden steunen de brede toepassing van hernieuwbare energie en andere brandstoffen en gassen met een betere CO2 prestatie, om de CO2-emissies van mobiliteit en transport te reduceren.
- VEMOBIN en haar leden stellen dat alle CO2 reducerende technieken en brandstoffen nodig zijn om het plafond van 23,7 Mt CO2, waar het kabinet op inzet, goed in het oog te houden dat de inboekers en de leveranciers tot eindverbruik deze ook in rede kunnen naleven.

Reactie op de Regeling energie vervoer in verband met enkele verbeteringen

- Het voornaamste punt is de geconsulteerde wijziging in artikel 11, betreffende de multipliers.

Primair: verhoog de jaarverplichting via een nieuwe vaststelling in het besluit. Niet via multipliers in de Regeling

- VEMOBIN vindt het onverstandig om een beoogde verhoging van de jaarverplichting vorm te geven via een aanpassing van multipliers. De multiplier dient om een zekere preferentie van grondstoffen te kunnen sturen: de vaststelling van hoogte van multiplier moet aan die afweging blijven gekoppeld.
- VEMOBIN partijen steunen een verhoging van de jaarverplichting. Vooral gelet op de klimaatopgave die blijkt uit de KEV van planbureau voor de sector mobiliteit.
- VEMOBIN mist in deze consultatie een onderbouwing voor de aanpassing van de multiplier. De aanleiding op grond van relatieve overwegingen van grondstof lijkt geen rol te spelen. Op die grond gaan we ervan uit dat dit een methode is om de jaarverplichting te verhogen binnen de Regeling.
- Dit vind wij een principiële verkeerde inzet van de multiplier. VEMOBIN stelt een andere route voor om de jaarverplichting te verhogen: via een ophoging van de jaarverplichting in het besluit. Indien het ministerie dat wil realiseren per kalenderjaar 2023, stelt VEMOBIN voor om deze verhoging zo snel mogelijk aan te kondigen en vervolgens zo snel mogelijk in het besluit aan te passen. Dat zal noodzakelijkerwijs dan met terugwerkende kracht zijn. Niet ideaal, maar VEMOBIN prefereert dit boven een aanpassing van de multipliers. Belangrijk is dat de waarde van de verhoging bij de wijziging van het besluit exact dezelfde is als het ministerie de markt voor 1 december mede deelt.
- VEMOBIN mist context in de toelichting. Het doel van de verlaging van de multipliers ontbreekt in de toelichting. Onduidelijk is of deze ingreep is om dieselaanbod te ondersteunen of emissiereducties naar voren halen. Het is nu door dit gebrek aan context ook onduidelijk of de multipliers structureel omlaag gaan.
- Indien het doel is om de dieselbeschikbaarheid te vergroten, gelet op de Russische boycots per 5 december en 5 februari, en de weerbaarheid te vergroten met meer hernieuwbare stromen, wil VEMOBIN graag inbrengen dat uit raadpleging van onze leden blijkt dat die voor Nederland, ook na de ingangsdatum van de boycot, geen tekort aan diesel verwachten. Wij denken wel dat de prijzen zullen

stijgen om de benodigde diesel in de markt te kunnen bemachtigen. Onze leden zien echter geen noodzaak de jaarverplichting aan te passen om deze reden.

- Indien de aanpassing zich richt op het naar voren halen van emissiereducties, gelet op de urgentie van de klimaatopgave, rechtvaardigt dat naar de mening van VEMOBIN een spoedprocedure om de jaarverplichting in het Besluit aan te passen: het is oorlog. het ministerie moet extra emissiereductie vinden om het benutten de kolencentrales te compenseren. Dit is een direct gevolg van de keuze om met de inzet van kolen gas te sparen bij elektriciteitsproductie. Die uitstoot hangt ook samen met de oorlog. We zien al andere precedentes met regelgeving die met terugwerkende kracht wordt ingevoerd, zoals in het fiscale domein. De urgentie is zodanig dat dit een spoedprocedure zou kunnen rechtvaardigen.
- Samenvattend: juist een wijziging van het pad is beter via het besluit vorm te geven. De multipliers in de Regeling dienen een ander doel.

Secundair:

- De multipliers annex 9 en voor laden liggen onder langjarige contractuele afspraken. VEMOBIN waarschuwt dat alleen al deze consultatie over aanpassing van deze multipliers leidt tot een totale verstarring in de markt.
- De verlaging van de multiplier voor Annex 9b kent een eigen complicatie. Annex 9b grondstoffen kennen aan plafond. Met verlaging van de multiplier, zijn er meer stromen nodig om dezelfde hoeveelheid HBE-B aan te maken. VEMOBIN adviseert bij een verlaging van de multiplier het plafond van Annex 9b ook met 20% te verhogen.
- De verlaging van de multipliers brengt ook de relatieve posities van o.a. bio-LNG, RFNBO, bio-CNG en laden in het gedrang. Zeker op het punt van laadinfrastructuur is de opgave groot. De HBE 's zijn de kurk waarop de uitrol van vooral snellaadinfrastructuur drijft.
- Mocht het ministerie bij het voornemen blijven de multipliers te verlagen, neem de markt dan mee in het pad: op dit moment gaan weer omhoog. VEMOBIN adviseert in dat geval voor 2024 de jaarverplichting weer via het besluit vast te stellen en de geconsulteerde wijziging van artikel 11 op datzelfde moment weer terug te draaien.
- Er moet een provisie komen voor E10. Als Annex 9a naar 1,6 gaat, is deze multiplier onvoldoende om geavanceerde ethanol in de E10 te mengen. VEMOBIN stelt voor alsnog van de 1% verhoging voor het aantal HBE-C in de jaarverplichting gebruik te maken, die de RED II voor Nederland mogelijk maakt. Anders kunnen partijen niet binnen de regelgeving de verplichte E10 leveren.

Advies: trek het voornemen de multipliers te wijzigen in en breng de markt zo snel mogelijk tot rust. Mocht verhoging van de jaarverplichting aan de orde zijn, doe het via het besluit. Zie onder primair.

De rol van hernieuwbare stromen naar zeevaart is meest bepalend voor aanbod van het hernieuwbare aandeel in diesel

- In het geval deze voorgelegde verlaging van de multipliers dient om specifiek meer hernieuwbare diesel in het systeem te brengen, moet ook het beleid voor de opt-in zeevaart worden aangepast. Zonder aanpassing zullen huidige marktomstandigheden ertoe leiden het grootste deel van de nieuwe ruimte in de verplichting worden ingevuld via HBE's die in de zeevaart worden gecreëerd. Een inzet om de HBE-waarde te stutten met lagere multipliers zal niet veel effect sorteren.
- In het geval deze aanpassing beoogt de nationale emissiereductie te versnellen, geldt bovenstaande opmerking ook: zeevaart HBE's leveren geen bijdrage aan de nationale doelen, zoals gemeten in de klimaatnota/ de KEV.
- In het geval de doelstelling is de hoeveelheid hernieuwbare brandstoffen in het algemeen te verhogen, kunnen deze HBE's natuurlijk ook goed in de zeevaart worden gecreëerd. Dan is een aanpassing van de opt-in zeevaart niet persé aan de orde.

Primair:

- VEMOBIN maakt er opnieuw op attent dat onze preferente route is een HBE Z (zeevaart) in de Wet op te nemen. Dan kan het volume zeevaart op dezelfde wijze worden gestuurd als de HBE C en is er duidelijkheid voor alle partijen. Via de HBE Z kan tevoren worden gedefinieerd wat de HBE-vracht uit zeevaart mag zijn in de jaarverplichting. Gelet op de ruime steun voor de HBE Z, bepleit VEMOBIN een beperkte wetsaanpassing in te zetten om twee nieuwe HBE's te creëren: de HBE ZG (zeevaart-geavanceerd).
- Een andere optie is de bke, die al in de Wet voorzien is te activeren, om de reductieverplichting in te vullen. HBE's aangemaakt in in FQD gespecificeerde sectoren krijgen dan een bke. De zeevaart valt hierbuiten. Deze optie kan per besluit, eventueel samen met de verhoging van het pad worden doorgevoerd. Ook dit zal zorgen voor meer stromen naar wegvervoer. VEMODIN is echter terughoudend te adviseren deze nu voor 2023 te activeren: dat verdient meer voorbereiding en duidelijkheid over hoe dit te laten werken. Dit kan voorbereid worden voor 2024.

Secundair

- Het ministerie heeft bij de implementatie van de RED II aangegeven dat het aantal HBE's die via de opt-in regulering via zeevaart in het systeem stromen, kan worden aangepast via de zeevaartmultiplier. De markt is dus op de hoogte dat dit een multiplier is die op basis van marktomstandigheden kan worden aangepast. In die zin is de markt beter voorbereid op de aanpassing van de multiplier zeevaart, dan een aanpassing van de andere multipliers: geen marktdeelnemer kon anticiperen op de voorgestelde aanpassing in het geconsulteerde artikel 11.
- Tevens leidt een verlaging van de multiplier zeevaart al tot een grotere volumevraag in de markt, waarbij de trekkracht van inzet in wegvervoer relatief toeneemt. Verlaging dient zodoende eenzelfde doel als de geconsulteerde verlagingen onder artikel 11.
- VEMOBIN, noch haar leden kunnen onderzoek overleggen waarin klip en klaar blijkt naar welke waarde de zeevaartmultiplier moet worden aangepast. Dit is ook waarom wij bij de implementatie RED II de HBE Z bepleitten: de multiplier is niet geschikt voor deze functie. Er is geen waarde van multiplier, waarin hij echt de volumes naar de zeevaart kan sturen. De verschillende proposities zijn daarin te verschillend.
- Toch ziet VEMOBIN de noodzaak dat de multiplier nu aangepast wordt. Naar aanleiding van een vertrouwelijke ronde bij leden komt VEMOBIN tot de volgende aanbeveling om de zeevaart multiplier aan te passen. Het is een bandbreedte, want de effecten zijn onzeker en onvoorspelbaar.
- Indien het ministerie zoekt naar een nieuw evenwicht tussen de stromen aangemaakt in de zeevaart en in het wegvervoer, adviseert VEMOBIN de zeevaart multiplier aan te passen naar rond de 0,4.
- Indien het ministerie zoekt naar een verhoging van de HBE prijs om de positie van afzet in het wegvervoer te vergroten, kan een waarde van rond de 0,2 aan de orde zijn. Maar hier moet een bijsluiter worden gegeven. De levering van biobrandstoffen aan de zeevaart is in hoog tempo ontwikkeld, waarbij partijen inmiddels verschillende valorisatie methoden hebben gerealiseerd. Een 0,2 waarde kan ertoe leiden dat slechts een paar partijen in de zeevaart met deze multiplier HBE's kunnen blijven inboeken. Deze waarde kan dus mogelijk leiden tot een shake out in het aantal inboekers van HBE's uit zeevaart en daarmee tot een vershraling van het aantal aanbieders van hernieuwbare brandstoffen in de zeevaart. Dit kan ten koste gaan van een deel van onder de opt-in opgebouwde infrastructuur en dat een paar jaar voor de inwerkingtreding van de FuelEU maritime. Zelfs een lage waarde van 0,2 zal de HBE creatie in zeevaart niet stoppen, maar wel een selectie in actieve partijen teweeg brengen. Maar de relatieve positie van leveringen aan wegverkeer zal wel verbeteren.
- De ontwikkeling en verbreding van het aanbod van hernieuwbare brandstoffen aan zeevaart heeft ertoe geleid dat die niet meer met een instrument als de multiplier zeevaart valt te regisseren. Daarom moet iedere verlaging waar het ministerie toe besluit worden gepaard aan een streven om de opt-in per 1 januari 2024 met de HBE ZG te reguleren, totdat het fit for 55 pakket geïmplementeerd wordt.
- Hier past wel een opmerking. De voornaamste annex 9a biograndstof voor maritiem is bruin vet (BGME) en daar zijn actuele discussies over of deze stroom naar 9b over te hevelen. Zou dat geval zijn, dan dan lijkt een verlaging naar 0,2 een overkill. Al geldt ook hier: de diversiteit is inmiddels zo groot: de multiplier raakt vooral de onderlinge verhouding van de leveranciers aan zeevaart. Er zullen ook dan annex 9a stromen beschikbaar blijven/ komen voor zeevaart.
- VEMOBIN adviseert te allen tijde de opt-in open te houden tot 1 januari 2025, opdat er een gladde overgang is in de tijd van opt-in naar de FuelEU maritime en de eigen zeevaart verplichting per 1 januari 2025.

Punten voor de oorspronkelijke consultatie

- De implementatie van de bewijslast van de ABC transactie in bijlage bij artikel 1, onderdeel H, deel A: VEMOBIN steunt deze wijziging, ook dat die voor EN15940 is ingevoerd.
- VEMOBIN ziet ook met instemming dat 'gemalen' zijn toegevoegd aan de landbestemming in deel A.
- VEMOBIN vindt het echter ongewenst dat voor iedere blend die niet voldoet aan de Deel A onder 1 nog steeds het vereiste wordt gesteld om dat de inboeker een betaalbewijs kan overhandigen van de partij die het product in het verkeer brengt. De distributieketen werkt niet zo: dit gaat vaak over een aantal schakels. Deze schakels mogen volgens de mededingingswetgeving geen prijsinformatie met elkaar delen. Kort en goed eist de regeling nu dat de inboeker het product rechtstreeks aan de schakel voor de consument levert. Dat zet alles innovaties (high blends) die in deze categorie vallen op achterstand. De argumentatie lijkt de omstandigheid dat deze producten niet op tankstations worden aangeboden. Met deze regelgeving is vrij stevig geborgd dat deze 'high-bioblends' daar ook niet zullen komen. VEMOBIN dringt aan nog eens heel goed de noodzaak van een betalingsbewijs in de administratie onder de loep te nemen: de gevolgen voor de innovatie zijn nadelig en in strijd met de mededingingswet.
- VEMOBIN ziet dat de artikelen 2.3-2.5 Besluit brandstoffen luchtverontreiniging gelijk worden gesteld aan de respectievelijke EN-normen in Deel A. Dat klopt niet: de definities in de richtlijn 98/70/EG zijn ruimer dan die in de EN-normen. Dit kun je niet gelijkstellen. Hier zal de regeling moeten kiezen. VEMOBIN beveelt aan om te werken met de definities uit de richtlijn, daar de EN normen kwaliteitsspecificaties van marktpartijen zijn en geen wettelijke status hebben.

Rest ons u veel succes toe te wensen bij de behandeling van alle ingekomen visies op deze consultatie. Voor aanvullende informatie kunt u zich wenden tot: J.M. Koopmans, mkoopmans@VEMOBIN.nl