

Bunnik, 8 november 2022

## Reactie NOVE Wijziging Regeling energie vervoer kalenderjaren 2022-2030

NOVE is de brancheorganisatie van zelfstandige brandstofhandelaren, zowel op land als op water. Onze leden zijn volop actief om de energietransitie gestalte te geven.

### **Voorstander van meer hernieuwbaar en minder fossiel in het systeem**

In algemene zin juichen wij toe dat de overheid een groter aandeel hernieuwbare brandstoffen in het systeem wil brengen, waarbij innovatie een belangrijke driver is voor productie van hernieuwbare brandstoffen. Dit vraagt doorgaans om forse investeringen.

Bij de leden komt wel de vraag naar voren wat “het systeem” precies is.

### **Grote volumes bijgeblend in zeevaart, volumes in landhandel omlaag**

In de markt zien wij nu de ontwikkeling dat er grote volumes hernieuwbare brandstoffen worden bijgeblend in de zeevaart, terwijl deze sector (nog) geen eigen verplichting kent. Doordat er een opt-in regeling is, komen de HBE's horende bij de bijgeblende volumes in de zeevaart in de landhandel terecht. Daarnaast hebben (sommige) spelers die leveren aan de zeevaart aanvullende inkomsten doordat hun klanten bereid zijn te betalen voor de CO2 reductie die de inzet van hernieuwbare brandstoffen oplevert. Dit heeft een prijsdrukkend effect (overschot aan HBE's) waardoor de prijsstelling zodanig laag is dat het niet meer rendabel is om fysiek bij te blenden in de landhandel. Niet voor het geavanceerde HVO en niet voor mainstream FAME. Dit betekent dat er minder hernieuwbare brandstof fysiek wordt bijgeblend op het land dan wat feitelijk volgens de specificaties mogelijk is, dat het prijsverschil tussen diesel en HVO te groot wordt en dat mogelijke innovaties (denk bijvoorbeeld aan E-fuels) worden afgeremd. Een gemiste kans nu afnemers met name in de transportsector zich willen committeren aan het gebruik van brandstoffen die een lagere CO2 uitstoot hebben.

De feitelijke verduurzaming wordt niet gehaald op het land maar op zee, waarvan ook nog eens >90% van het verbruik buiten Nederland plaatsvindt.

Wij zijn van mening dat dit niet de bedoeling kan zijn van de opzet van de regeling. Minder hernieuwbaar betekent bij gelijkblijvende afzet tegelijkertijd meer (fossiele) diesel, juist iets wat we willen voorkomen met de naderende boycot van Russische olie.

### **Exacte effect multiplier niet bekend, evenmin als verlaging andere factoren**

Wij erkennen dat het belangrijk is dat de Zeevaart sector stappen gaat zetten richting verduurzaming, voordat EU regelgeving de sector zal verplichten.

Een mogelijke gedachte van de overheid is om de multiplier voor zeevaart aan te passen, waardoor de incentive wordt gegeven minder in de zeevaart en meer in de landhandel bij te blenden. Echter, niemand lijkt tot nu toe aan te kunnen geven hoe de multiplier zich exact verhoudt met bijgeblende volumes in de verschillende sectoren. Wellicht kan de overheid hierover meer duidelijkheid scheppen? Vraag is dan ook of dit het juiste instrument is, als niet bekend is wat de werking van het instrument is. Daarnaast is de vraag of de werking effectief is, aangezien de gebruikte blendcomponenten doorgaans laag in prijs zijn in vergelijking met blendcomponenten voor toepassing op het land.



Een ander voorstel ter overweging, is andere, lagere rekenfactoren toe te passen voor verschillende feedstocks. Bij een gelijkblijvende jaarverplichting zou er dan meer hernieuwbare energie in het systeem moeten vloeien. Vraag is ook hier: zijn er rechtstreekse rekenkundige verbanden aan te leggen tussen de factoren en de (extra) instroom van hernieuwbare energie? En: stroomt er dan juist niet nóg meer richting de Zeevaart?

Bovendien heeft een verlaging van 20% van de vermenigvuldigers voor inboekingen van vloeibare en gasvormige hernieuwbare brandstoffen, elektriciteit en biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen bedoeld in bijlage IX, delen A en B van de richtlijn hernieuwbare energie impact op investeringsbeslissingen in duurzame oplossingen. Bijvoorbeeld op investeringen in laadinfrastructuur. Belangrijk onderdeel in dergelijke business cases zijn de gegeneerde HBE's. Als die factor dan wijzigt van 4 naar 3,2 heeft dat flink effect op zulke investeringen, tenzij de prijs navenant omhoog gaat per HBE, maar dat is niet te overzien en zodoende niet te onderbouwen bij een poging financiering voor een business case rond te krijgen. Naast de directe impact op zulke investeringsbeslissingen geven zulke last minute wijzigingen geen vertrouwen om nu vol in te zetten op investeringen in dergelijke oplossingen.

NOVE leden willen graag de verantwoordelijkheid pakken in de huidige energie en klimaatcrisis en zijn bereid extra verplichting op zich te nemen. Wel vragen wij ons af of het niet beter is een verhoging door te voeren op de plek waar deze het meest natuurlijk hoort, in het besluit. Zolang deze verhoging tijdig wordt gecommuniceerd, zouden wij in deze uitzonderlijk omstandigheden kunnen accepteren dat de officiële wetgeving iets achterloopt. Met andere woorden, de publicatie van het besluit gedurende eerste maanden 2023, en inwerkingtreding 1/1/2023.

Een andere suggestie zou kunnen zijn om de hoeveelheid van specifieke soorten bijgeblende hernieuwbare energie in de zeevaart te beperken (bijvoorbeeld brown grease), voor de totale sector dan wel per leverancier.

### **Voorstander van niet inwisselbare eigen verplichting per sector**

Wij zien dat de Overheid vanaf 2025 (RED III) de verschillende sectoren apart wil behandelen, door ze ieder een eigen verplichting te geven die niet onderling uitwisselbaar is, buiten een nader te bepalen vrije ruimte. Hier zijn we een groot voorstander van. We pleiten er voor om komende 2 jaar maatregelen in te voeren die het huidige overschot aan HBE's oplost en in lijn is met de toekomstige beleidsvisie. Wij denken dat een eigen verplichting voor de Zeevaart de beste oplossing zou kunnen bieden, met daarbij de toepassing van de BKE als instrument om een minimum tonnage CO2reductie te bewerkstelligen voor hernieuwbaar op land.

Met de verlenging van de consultatie, en de mogelijke significante wijzigingen, komt de hernieuwbare brandstoffen markt voor een onzekere periode te staan. Dit juist op het moment dat er al veel onzekerheid bestaat en jaarcontracten worden afgesloten. We dringen er dan ook op aan om zo snel mogelijk met duidelijkheid te komen, hernieuwbare brandstoffen 2023 zullen pas terug in contractbesprekingen kunnen komen als er wetgevende zekerheid is.

### **Slotopmerkingen**

De toevoeging van gemalen aan inboekbare landbestemming ziet NOVE met instemming tegemoet, alsmede ook de mogelijkheid in te mogen boeken na levering onder schorsing van accijns met een tankauto van gekleurde diesel die bestemd is voor gebruik in binnenschepen.

Wij zien echter ook dat bijlage A punt 2 de vereisten aangeeft voor inboeking van vloeibare biobrandstof in benzine of diesel die niet voldoet aan de EN-specificaties en dat deze zich beperkt tot





uitslag tot verbruik en vereist dat de inboeker een betaalbewijs kan laten zien van de afnemer die de eindbestemming vertegenwoordigt. Dit vinden wij onwenselijk omdat dit alle vormen van tussenhandel uitsluit en het de omstandigheden om zogenaamde high blends te introduceren (op tankstations) bemoeilijkt.

Mochten er vragen zijn naar aanleiding van deze reactie op de internetconsultatie, dan is NOVE graag bereid tot een nadere toelichting.

Vriendelijke groet,

Erik de Vries  
Directeur NOVE

