

Consultatie wijziging Regeling energie vervoer (per 1 januari 2023)

Reactie MVO en NVDB

8 november 2022

Dit document vormt de reactie op de internetconsultatie over de [concept-regeling](#) voor wijziging van de Regeling energie vervoer (hierna: 'Rev') per 1 januari 2023 namens:

- MVO – de ketenorganisatie voor oliën en vetten
- Nederlandse Vereniging voor Duurzame Biobrandstoffen (NVDB)

Ook onderdeel van deze reactie is de aanvullende aanpassing ten aanzien van de verlaging van vermenigvuldigingsfactoren van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's), elektriciteit (EV) en biobrandstoffen geproduceerd uit materialen vermeld op Annex IX RED.

Centrale uitgangspunten:

MVO en NVDB stellen de volgende algemene uitgangspunten centraal bij de beoordeling van de voorstellen:

- **CO₂-reductie:** borg een kosteneffectieve CO₂-reductie in de mobiliteitssector door fossiele transportbrandstoffen geleidelijk te vervangen door duurzame biobrandstoffen.
- **Stabiliteit:** een aantrekkelijk investeringsklimaat is afhankelijk van voorspelbaar beleid dat oog heeft voor marktstabiliteit en een groeimarkt realiseert voor de (fysieke) inzet van biobrandstoffen in wegvervoer, luchtvaart en scheepvaart.
- **Competitiviteit:** binnen de context van een internationale markt bepalen competitieve criteria voor duurzame biobrandstoffen en duurzame grondstoffen of de beschikbare biobrandstoffen in Nederland worden ingezet.

Reactie:

1. MVO en NVDB kunnen zich in grote lijnen vinden in de voorgenomen wijzigingen van de Rev en het oogmerk om vanaf 2023 extra inzet van hernieuwbare energiedragers in mobiliteit te realiseren. In potentie kan dit de afhankelijkheid van fossiele energie (uit o.a. Rusland) verminderen en dreigende brandstoftekorten het hoofd bieden. MVO en NVDB vinden het belangrijk dat de aanpassingen aan de Rev leiden tot een extra inzet van hernieuwbare in onder andere het wegvervoer en met behoud van perspectief voor verduurzaming van zeevaart en luchtvaart. Hiermee kan de nationaal toerekenbare CO₂-uitstoot verder worden teruggedrongen, de reductiedoelstelling uit de Richtlijn brandstofkwaliteit (FQD) worden behaald en blijft de systematiek een opmaat naar een systeem met separate verplichtingen per transportmodaliteit.
2. MVO en NVDB verzoeken het ministerie van IenW nadrukkelijk om een uitspraak te doen over de beoogde *fysieke* inzet van hernieuwbare energiedragers per modaliteit. Een uitspraak over de ontwikkeling van volumes per sector – geplaatst in de tijd en binnen een bandbreedte – schiept

helderheid voor marktpartijen voor het doen van investeringen. Ook kan hierbij worden ingegaan op de paden voor de mogelijke brandstof- en voertuigcombinaties.

3. MVO en NVDB roepen op tot de invoering van separate sectordoelstellingen voor wegvervoer, scheepvaart en luchtvaart op de kortst mogelijk termijn, waarbij de sectoren verantwoordelijk worden voor verduurzamingsmaatregelen in de eigen sector en de kosten binnen de sector worden gedragen. De voorstellen hiervoor zijn in ontwikkeling in het kader van het Europese 'Fit for 55'-pakket. Deze aanpak biedt stabiliteit en voorspelbaarheid over de toename van hernieuwbare energie per transportmodaliteit.
4. In de concept-regeling wordt een disbalans benoemd tussen inboekingen in de zeevaart enerzijds en wegvervoer (en binnenvaart) anderzijds. Ondanks eerdere maatregelen om de grondstoffenbasis voor inboekingen 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 inboekingen in zeevaart verder toegenomen. In 2022 beslaan 79% van de gecreëerde HBE's inboekingen in de zeevaart.¹ Dit betreft nog geen volledig jaar, maar geeft wel aan dat de inboekingen in zeevaart een onverminderd groot aandeel vertegenwoordigen. De verduurzaming van de scheepvaart kan worden verwelkomd. Tegelijkertijd ligt er een uitdaging om (ook) een toenemende inzet van hernieuwbare energie in wegvervoer en binnenvaart te realiseren. Om deze reden vinden MVO en NVDB de volgende aanvullende maatregelen per 2023 gepast:
 - A. Putvet (brown grease) is momenteel in Nederland vermeld op Bijlage 5 Rev, waardoor een biobrandstof geproduceerd uit dit materiaal in aanmerking komt voor een HBE-G en dus ook kan worden ingeboekt in de zeevaart. De Europese Commissie herzielt momenteel Annex IX van de RED. Een mogelijke uitkomst is dat putvet een expliciete vermelding krijgt op Annex IX, deel B. In dat geval komen biobrandstoffen geproduceerd uit putvet in Nederland (ook) in aanmerking voor de HBE-B. Dan wordt de biobrandstof nog wel extra gestimuleerd met de vermenigvuldigingsfactor voor Annex IX, maar telt de biobrandstof niet mee voor het subdoel voor Annex IX A biobrandstoffen en kan deze niet worden ingeboekt in de zeevaart. Daarnaast wordt in de inzet dan beperkt door de limiet op Annex IX, deel B. MVO en NVDB roepen het ministerie op om in (de nota van toelichting op) de Rev te verhelderen dat een expliciete vermelding van een materiaal op Annex IX een vermelding op Bijlage 5 Rev opzijzet op het moment dat de herziene Annex IX wordt gepubliceerd door de Europese Commissie. Zo wordt ook een mogelijke dubbele claim van een HBE-G en HBE-B voorkomen.
 - B. De voorgestelde verlaging van de vermenigvuldigingsfactor voor biobrandstoffen geproduceerd uit materialen vermeld op Annex IX betekent dat inboeking in de zeevaart naar verhouding aantrekkelijker wordt dan in wegvervoer en luchtvaart.² Indien de verlaging van de vermenigvuldigingsfactor voor Annex IX wordt doorgezet, dan zou de factor voor zeevaart op 0,7x kunnen worden gesteld om de absolute verlaging van de gecombineerde factoren in zeevaart en luchtvaart gelijk te houden. In dat geval wordt voor beide sectoren de gecombineerde factor met 0,48x verlaagd. Deze beperkte verlaging betekent ook dat de fysieke

¹ [HBE-rapportage oktober 2022](#), Nederlandse Emissieautoriteit, oktober 2022

² Door verlaging van de vermenigvuldigingsfactor voor Annex IX neemt de gecombineerde factor in zeevaart af met 0,32x ten opzichte van 0,40x in wegvervoer en 0,48x in luchtvaart.

inzet van hernieuwbare energie in vervoer verder zal moeten toenemen om aan de jaarverplichting te voldoen.

- C. Een verdere verlaging van de vermenigvuldigingsfactor voor zeevaart heeft tot gevolg dat fysiek meer hernieuwbare energie in vervoer moet worden ingezet om aan de jaarverplichting te voldoen. Ook worden inboekingen in de zeevaart hierdoor minder aantrekkelijk ten opzichte van wegvervoer. De daadwerkelijke impact op inboekingen in het wegvervoer en binnenvaart ten opzichte van zeevaart en bij verschillende vermenigvuldigingsfactoren laat zich moeilijk voorspellen en vergt diepgaande marktkennis. Een verdere verlaging van de factor heeft een negatieve invloed op de business case van diverse marktpartijen actief in de zeevaartsector. Tegelijkertijd ondervinden marktpartijen in het wegvervoer momenteel nadelen voor hun business case. Concluderend, er blijft een gebrek aan voorspelbaarheid van de inboekbevoegdheid in combinatie met een vermenigvuldigingsfactor. Hoewel dit geen onderwerp is van de Rev, blijven MVO en NVDB oproepen tot invoering van aparte sectorverplichtingen (zie onder punt 3) en zolang dit niet mogelijk is een HBE-Zeevaart in combinatie met een limiet.
5. Kort voor het verlopen van de reactietermijn voor deze consultatie is het voorstel toegevoegd om de vermenigvuldigingsfactoren voor RFNBO's, EV en Annex IX biobrandstoffen met 20% te verlagen. Het doel is om de fysieke inzet van hernieuwbare energie in vervoer te vergroten. Dit streven sluit ook aan bij het uitgangspunt van MVO en NVDB om additionele CO₂-reductie te realiseren. Tegelijkertijd heeft dit voorstel impact op de onderlinge verhouding tussen verschillende vormen van hernieuwbare energie in vervoer en de gebruikte grondstoffen. Ook van deze maatregel is de exacte impact moeilijk te overzien en het voorstel draagt daarmee niet bij aan het uitgangspunt van stabiliteit en voorspelbaarheid. Binnen MVO en NVDB is er overeenstemming over verhoging van de jaarverplichting om de fysieke inzet van hernieuwbare energie in vervoer te vergroten, alsmede over het wegnemen van barrières in de afzonderlijke transportmodaliteiten voor een verhoogde fysieke inzet van biobrandstoffen en benutting van duurzame grondstoffen (door o.a. hogere limieten).
6. In de concept-regeling wordt voorgesteld om waswater van scheeptanks ('waste water from ship transport') aan Bijlage 5 Rev toe te voegen. MVO en NVDB zijn in algemene zin voorstander van verruiming van de grondstoffenbasis. Dit draagt bij aan een competitieve markt voor de inzet van duurzame biobrandstoffen; één van onze uitgangspunten. In het kader van de betrouwbaarheid van de systematiek roepen MVO en NVDB in algemene zin op tot goede samenwerking tussen publieke en private toezichthouders teneinde de rechtmatige herkomst van de materialen vast te stellen.
7. MVO en NVDB steunen de voorgestelde grondslag in art 3, lid 3, Rev (nieuw) voor informatie-uitwisseling tussen de Belastingdienst (Douane) en de NEa. Het verkrijgen van deze informatie draagt bij aan de toezichtstaak van de NEa en controle op de massabalans. MVO en NVDB constateren wel dat beide organisaties toezien op verschillende wettelijke stelsels. Aanbevolen wordt om de samenwerking tussen de NEa en Belastingdienst te intensiveren, zodat over en weer het inzicht wordt vergroot in elkaars taken en verantwoordelijkheden. Dit is belangrijk voor een juiste duiding van dezelfde informatie die voor uiteenlopende doeleinden wordt verkregen. MVO en NVDB steunen de voorgestelde beperking in art. 25b, lid 1, Rev dat de massabalans alleen hoeft te worden gevoerd over de producten die de onderneming in eigendom heeft.

8. In algemene zin steunen MVO en NVDB de nieuw voorgestelde Bijlage 1, waarin wordt verwezen naar de brandstoffen in Besluit brandstoffen luchtverontreiniging en waarin de mogelijkheden worden uitgebreid voor het inboeken van leveringen onder schorsing van betaling van accijns. Dit biedt een verruiming van de inboekmogelijkheden voor EN15940 en bioblends in gasolie (<50%) voor de binnenvaart (rode diesel). In bijlage 1 wordt in de aanhef van de verschillende onderdelen aangeduid welke combinatie van brandstoffen en bestemmingen het betreft, waarna onder de gedachtestreepjes het inboekbare feit ('accijnstechnische werkelijkheid') wordt beschreven. MVO en NVDB constateren dat de leesbaarheid van de bijlage niet wezenlijk is vergroot. Het gebruik van lange opsommingen en beperkingen tussen komma's bemoeilijkt een juist begrip van de inboekmogelijkheden. Ter illustratie wordt gewezen op de verwijzing in de aanhef naar brandstoffen die voldoen aan EN15940, maar dat het onduidelijk is of de verwijzingen in de gedachtestreepjes naar 'diesel' en 'gasolie' ook EN15940 brandstoffen omvatten. Daarnaast valt op dat de aanhef van onderdelen 1 t/m 5 is aangepast naar 'Vereisten voor het aantonen van een fysieke hoeveelheid aan de Nederlandse markt geleverde vloeibare biobrandstof [...]', maar de aanhef van onderdeel 6 nog verwijst naar 'Vereisten voor het aantonen van uitslag tot verbruik van de ingeboekte vloeibare biobrandstof [...]'.