



Geachte,

SkyNRG verwelkomt de consultatie betreffende de wijziging Besluit energie vervoer RED III. SkyNRG is een handelaar en toekomstig producent van duurzame luchtvaart brandstoffen (SAF). Voor SkyNRG is de implementatie van de Renewable Energy Directive III (RED III) in de vorm van het Besluit energie vervoer van belang omdat een groot gedeelte van onze SAF naar Nederlandse leveranciers gaat. De regeling zal dus van grote invloed zijn voor onze klanten.

Te beginnen zouden wij graag enkele punten meegeven die niet goed gedekt worden binnen de gestelde vragen in de consultatie.

Sectorsturing

SkyNRG ondersteunt de keuzes van het ministerie voor een sector gestuurde implementatie van de RED incl. de vrije ruimte bij en handel tussen de sectoren. De luchtvaart heeft in Nederland nog steeds de doelstelling om 14 % bijmenging van SAF te realiseren in 2030, vanuit het Akkoord Duurzame Luchtvaart. De implementatie van de RED met de vrije ruimte in verschillende sectoren geeft een financiële incentive om SAF boven op het ReFuelEU mandaat te leveren. Wij ondersteunen de vrije ruimte, maar verwachten dat dit onvoldoende zal blijken om de doelstelling van 14 % te behalen. Wij denken graag mee aan oplossingen om deze alsnog te bereiken.

Emissiereductiepercentages

Daarbij ondersteunt SkyNRG ook de keuze om de RED doelstellingen te implementeren op basis van een emissiereductie verplichting. Door op emissiereductie te sturen krijgt SAF een hogere waarde wanneer meer emissiereductie gerealiseerd wordt. Dit is een prikkel voor efficiënter gebruik van grondstoffen en verduurzaming in de keten. Het zorgt echter ook voor onzekerheid over de benodigde volumes geleverde SAF in Nederland. De huidige bijmengpercentages zijn bepaald a.d.h.v. verschillende emissiereductiepercentages per type grondstof. Voor annex 9A grondstoffen wordt gerekend met een emissiereductiepercentage van 92 % terwijl voor RFNBO wordt gerekend met 80 % emissiereductie. Deze percentages beïnvloeden of de doelstelling van 14,5 % emissiereductie behaald gaat worden. SkyNRG schat de emissiereductiepercentages voor Annex IX A (92 %) en Annex IX B (91 %) in 2030 lager in. De emissiereductie getallen kloppen voor 2022 en zullen ook nog kloppen voor 2024, maar naarmate de vraag naar afvalstromen en residuen over de hele wereld groeit zullen producenten en leveranciers moeten kijken naar lagere emissiereductie grondstoffen stromen of moeilijk verwerkbaar grondstof stromen. Beiden zullen een lagere emissiereductie tijdelijk tot gevolg hebben.

Grondstoffenbeleid

Vanuit SkyNRG zien wij ook een uitdaging betreffende de implementatie van de RED in combinatie met de ReFuelEU Aviation verordening. Het ministerie heeft gecommuniceerd dat ReFuelEU dwingt tot een gelijk speelveld en dat Nederland daarom de RED implementatie niet kan gebruiken om de 14 % doelstelling te behalen. Wij zien echter additionele problemen ontstaan met de huidige keuzes op het gebied van grondstoffen. Ten eerste zien wij dat het

voor een producent van duurzame biobrandstoffen zeer uitdagend is om grondstoffen geclassificeerd te krijgen als biomassafractie van industrieel afval¹. Een producent van biobrandstoffen heeft de benodigde informatie vaak niet en deze is ook vaak niet publiek beschikbaar. Dit maakt het heel lastig om een pleidooi voor nieuwe Annex IX A grondstoffen te maken.

Hier willen wij nog aan toe voegen dat Annex IX A per land anders geïnterpreteerd wordt. Als gevolg bestaat het gelijke speelveld tussen de brandstofleveranciers in de luchtvaart niet. Wij vragen ons af of dit juridisch houdbaar is. Wij hechten er bijzonder veel waarde aan dat Annex IX A grondstoffen daadwerkelijk duurzaam zijn en dat overal in Europa SAF met een gelijk speelveld onder ReFuelEU geleverd kan worden.

Raffinageroute

SkyNRG is een toekomstig producent van RFNBO SAF en ziet Nederland als een veelbelovende markt om RFNBO SAF te leveren o.a. vanwege vraag vanuit ReFuelEU, de goede verbinding met Schiphol en de CEPS pijpleiding. SkyNRG ondersteunt de raffinage route omdat deze tot verduurzaming van de Nederlandse industrie leidt, maar is van mening dat de raffinage route niet moet worden voorgetrokken op direct gebruik van RFNBO. Vanuit SkyNRG ondersteunen wij de uitkomst van het onderzoek van TNO die een correctiefactor voorstelt van 0.4.

Graag beantwoorden wij ook de vier gestelde vragen:

1. Welk effect verwacht u dat de aanpassing van het besluit heeft op uw organisatie?

Binnen de Europese markt zal de RED anders geïnterpreteerd worden per land. Het is positief dat Nederland de keuze heeft gemaakt samen te werken met België op de implementatie van de RED. Voor ons wordt de RED implementatie cruciaal waar wij eventueel SAF kunnen leveren boven op het ReFuelEU mandaat. Meer vrije ruimte leidt tot grotere flexibiliteit en een grotere kans van levering in Nederland. Additioneel heeft aanpassing van het besluit en dan met name bijlage 5 grote invloed op welke grondstoffen wij kunnen innemen voor levering van bio-SAF in Nederland.

2. Er wordt voorgesteld dat er verplichtingen komen tot en met 2030. Is die horizon lang genoeg om investeringen te nemen? Moet Nederland ook na 2030 verplichtingen instellen?

SkyNRG realiseert haar projecten op basis van project financiering. Om dergelijke projecten tot FID te krijgen zijn lange termijn afname contracten van 10 tot 15 jaar noodzakelijk. De huidige tijdshorizon tot 2030 is daarom onvoldoende om voor ons bij te dragen aan het realiseren van projecten. Producenten van SAF door middel van volwassen technologie (HEFA) hebben die zekerheid al gekregen vanuit ReFuelEU, maar voor RFNBO SAF en SAF

¹ In dat geval worden ze op bijlage 5 van de Regeling energie vervoer gezet.



uit geavanceerde grondstoffen is het van groot belang een beleidskader te hebben met een verdere horizon.

3. Kan uw bedrijf uit de voeten met de voorgestelde wijzigingen? Waarom wel/niet?

Vanuit SkyNRG kunnen wij uit de voeten met de voorgestelde wetswijziging. Er blijven echter veel uitdagingen, zoals boven benoemd, en uitdagingen op het gebied van massabalansen voor de realisatie van aanvoerketens naar Nederland.

4. Is de vrije ruimte in uw sector van waarde? Of kan het net zo goed of zelfs beter zonder?

SkyNRG opereert in de sector luchtvaart en zoals eerder genoemd door het ministerie is de vrije ruimte in onze sector noodzakelijk om in niet in strijd te zijn met ReFuelEU. De vrije ruimte in de overige sectoren maakt het voor SkyNRG interessant om SAF te produceren voor levering aan de Nederlandse markt boven op het ReFuelEU mandaat.

Wij stellen de marktconsultatie vanuit het ministerie erg op prijs en zijn bereid onze antwoorden toe te lichten door middel van een gesprek.