



Consultatie Wijziging Besluit energie vervoer REDIII **Reactie ExxonMobil¹**

Correctiefactor

Wij begrijpen het streven om het gebruik van renewable fuels of non-biologic origin (RFNBO) rechtstreeks in de mobiliteitssector zo snel mogelijk te verwezenlijken. Daarvoor moet niet alleen de vraag, maar ook het aanbod van groene waterstof worden gestimuleerd. Vanwege de zeer hoge productiekosten van groene waterstof denken wij dat er zeker de eerste tien jaar nog onvoldoende vraag en aanbod van groene waterstof is te verwachten. Hierdoor is het ons inziens onrealistisch de gestelde beleidsdoelen te halen met rechtstreeks gebruik in mobiliteit .

De EU heeft daarom de raffinageroute opgenomen in de 3^e Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED-III). Door een initiële afzetmarkt voor groene waterstof in de raffinaderijen te creëren ontstaat er een basis voor investeringen, die nodig zijn om deze nog geheel nieuwe waterstofketen te ontwikkelen. Deze raffinageroute was juist bedoeld om – vanuit de onderkenning dat rechtstreeks gebruik nog beperkt zal blijven – toch de groene waterstofmarkt op gang te brengen en daardoor de gestelde doelen te kunnen halen.

De Europese Commissie (DG Energy) stelt: “The intent of RED-III is to provide a business case for refineries to switch to renewable hydrogen use for production of transport fuels via a certification mechanism that would allow refineries to monetize these certificates through sales to the obligated party under Art 25 (fuels supplier). Intent was also to allow to sell these certificates in other MS than where the refinery is located.”

Exxonmobil is bezorgd over het huidige voorstel voor een raffinageroute in Nederland. Wij denken dat het invoeren van een correctiefactor niet behulpzaam is voor het halen van de RFNBO doelen.

In het Commissievoorstel is geen correctiefactor of andere bepaling opgenomen, die groene waterstof via de raffinageroute minder waardeert dan rechtstreekse toepassing in mobiliteit. Ook buurlanden kiezen niet voor een correctiefactor voor een raffinageroute. Volgens ons is er daarmee sprake van een nationale kop bovenop Europees beleid, waardoor er een ongelijk Europees speelveld wordt gecreëerd voor Nederlandse raffinaderijen. Een correctiefactor biedt daarbij ook geen zekerheid om lange termijn beslissingen op te maken omdat deze aangepast kan worden door de tijd.

Nederland kent in tegenstelling tot de andere lidstaten in onze regio geen buy-out mogelijkheid. Juist in Nederland is een goed werkende raffinageroute daarom van groot belang om te zorgen dat alle brandstofleveranciers de RFNBO verplichting kunnen invullen.

Naar onze mening zou het Nederlandse wetsvoorstel dus nauwer moeten aansluiten bij de Europese richtlijn. Wij bepleiten de correctiefactor te schrappen en directe levering van RFNBO aan vervoer echt te stimuleren. Wij dragen daar graag ideeën voor aan:

¹ Exxon Mobil Corporation heeft vele aanverwante bedrijven, waarvan vele de namen ExxonMobil, Exxon, Esso en Mobil bevatten. Gemakshalve en voor alle eenvoud worden die termen zoals maatschappij, bedrijf, onze, wij en zijn/haar op deze website soms gebruikt als verkorte verwijzingen naar specifieke aanverwante bedrijven of aanverwante groepen. Verkorte verwijzingen die mondiale of regionale operationele organisaties en mondiale of regionale bedrijfstakken omschrijven, worden soms ook gemakshalve en voor alle eenvoud gebruikt. ExxonMobil heeft zo ook zakelijke relaties met duizenden klanten, leveranciers, overheden enz. Gemakshalve en voor alle eenvoud worden woorden als onderneming, joint venture, vennootschap, co-venturer en partner gebruikt om zakelijke relaties aan te geven waar gezamenlijke activiteiten en belangen aan verbonden zijn, en die woorden hoeven niet exacte juridische relaties aan te geven.

- 1) Als alternatief voor het volume verhogend effect van de raffinageroute zou de scheiding tussen RFNBO, boven het minimum RFNBO mandaat met annex IX-A kunnen worden weggenomen.
- 2) Ook kan Nederland als exporterend land van motorbrandstoffen de dialoog met een importerend land van motorbrandstoffen als bijvoorbeeld Duitsland openen om de RFNBO credits voor de raffinage route in NL te laten bijdragen aan het Duitse RFNBO transport mandaat. Wij bepleiten afspraken tussen lidstaten te maken om RFNBO certificering toe te staan voor andere lidstaten.

Inmiddels hebben wij uit de beantwoording van kamervragen naar aanleiding van de begrotingsbehandeling van het ministerie van KGG begrepen dat er binnen het kabinet nadere gesprekken gaande zijn over de vormgeving van de raffinageroute en de correctiefactor. Het kabinet heeft aangegeven dat komend voorjaar de staatssecretaris van I&W een definitief voorstel wil publiceren voor een formele consultatie. Op basis van die consultatie worden de reacties uit de markt met betrekking tot onder andere de haalbaarheid van investeringen in de industrie expliciet meegenomen. Wij verwelkomen deze nadere gesprekken en doen de suggestie dat deze gesprekken worden ondersteund door extern onderzoek in opdracht van I&W, bijvoorbeeld door een impact assessment. Wij hopen dat de regering onze argumenten wil betrekken bij verdere uitwerking. Wij zijn ten allen tijde bereid nadere toelichting of input te geven.

Subverplichting RFNBO

ExxonMobil vindt een subverplichting RFNBO voor sectoren geen verstandige beleidskeuze. Duurzame brandstoffen van niet-biologische oorsprong vormen geen groot volume en behoeven nog zeer veel innovatie. Het stellen van een subverplichting per sector leidt tot meer versnippering over de verschillende sectoren. Hierdoor wordt de trekkracht op innovatie alleen maar verminderd.

Beter is het de brandstofleverancier in deze nieuwe categorie hernieuwbare energie zoveel mogelijk vrijheid te gunnen om in te zetten op die optie die hem het beste past. Daartoe zou iedere RFNBO in iedere sector inzetbaar moeten zijn. Door maximale vrije ruimte toe te staan ontstaat meer volume en hierdoor meer ruimte voor innovaties. Ook zou de brandstofleverancier zelf moeten kunnen kiezen welke sector de inzet van de RFNBO moet dragen.

Limiet annex IX-B grondstoffen

In de eerste versie van de RED III bestond annex IX-B uit gebruikt frituurvet en dierlijke vetten. Met de laatste wijziging van annex IX-B zijn er een aantal grondstoffen bijgekomen, maar het plafond is niet naar boven aangepast.

Nederland hanteerde een opt-in voor deze biobrandstoffen, die de rest van de EU lidstaten niet toepaste. Doordat het plafond echter niet mee is verhoogd, is er in Nederland geen ruimte om deze annex IX-B brandstoffen in te zetten in de zeevaart. EU lidstaten, die maximaal conventioneel in het wegverkeer inzetten, houden wel voldoende ruimte om annex IX-B voor de zeevaart in te zetten. Deze annex IX-B stromen zijn zowel onder ETS-Maritiem als onder FuelEU-Maritime beschikbaar voor reders om aan hun duurzaamheidsdoelen te voldoen. Dat de brandstofleverancier in Nederland niet aan de RED III verplichting sector zeevaart kan voldoen met de inzet van annex IX-B brandstoffen, is daarom een aantasting van het level playing field.

ExxonMobil stelt voor om dit als volgt te adresseren:

- 1) Het plafond van annex IX-B grondstoffen mee verhogen met de toevoeging van nieuwe grondstoffen.
- 2) Het plafond van annex IX-B grondstoffen wordt hoger vastgesteld in lidstaten die een lage inzet van conventionele biobrandstoffen kennen.