

Vrijdag 6 december 2024

Wijziging Besluit energie vervoer RED III

Deze wijziging implementeert een deel van de Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie (hierna: RED III) in Nederlandse wetgeving. De wijzigingen in dit Besluit omvatten:

- Brandstofleveranciers in vier transportsectoren worden verplicht om jaarlijks (tot en met 2030) hun CO₂-ketenemissies te verminderen.
- Brandstofleveranciers krijgen een jaarlijks toenemende verplichting met betrekking tot de brandstof die zij leveren aan de landsector, de binnenvaartsector, de maritieme sector en de luchtvaartsector.

De Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie (hierna: NBAA) waardeert de mogelijkheid om te reageren op de internetconsultatie over het Besluit. We benadrukken het belang van beleid dat zorgvuldig evenwicht weet te bewaren tussen de belangen van alle betrokken belanghebbenden. Alle hernieuwbare brandstoffen—of het nu gaat om FAME, bio-CH₄, HVO, elektriciteit of SAF—moeten de kans krijgen om op een gelijk speelveld te concurreren en op betekenisvolle wijze bij te dragen aan de ambities van de Nederlandse overheid. Als NBAA, die Nederlandse en internationale FAME-producenten samenbrengt, pleiten we voor een technologie-neutrale aanpak die het evenwicht tussen de verschillende transport-sectoren behoudt.

Wij doen de volgende aanbevelingen om het volledige potentieel te benutten:

Ambitieuze doelstellingen verwelkomd, potentieel gezien in hogere biodieselblends

De NBAA verwelkomt de ambitieuze doelstellingen die de Nederlandse overheid voorstelt voor de implementatie van RED III in 2026, met name de doelstelling voor wegtransport: een CO₂eq-reductie van 22,6% tegen 2030. Wij merken op dat dit inclusief de extra 20 PJ uit de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat van 2023 is. Wij zien echter wel aanzienlijke kansen om meer CO₂-reductie te realiseren door de 20 PJ met een extra 30 PJ te verhogen, terug naar de oorspronkelijk voorgestelde 50 PJ. De producenten van biodiesel uit afval hebben meer dan voldoende capaciteit om de extra volumes te leveren. Het behalen van deze hogere ambitie is haalbaar, bijvoorbeeld door het invoeren van hogere biodieselblends, die een cruciale rol kunnen spelen in het voldoen aan de verhoogde verplichting. Deze aanpak benut niet alleen het volledige potentieel van biodiesel uit afval, maar ondersteunt ook rechtstreeks de inspanningen van de Minister van Klimaat en Groene Groei om tot aanvullende klimaatmaatregelen te komen die de kloof in emissiereducties helpen dichten, zoals geïdentificeerd in de recente KEV.

We willen benadrukken dat enkele voorgestelde sectordoelstellingen voor reductie niet hoog genoeg zijn om serieuze investeringen in nieuwe capaciteit te rechtvaardigen, en dat dit, in combinatie met de complexiteit van het systeem, kan leiden tot ongewenste uitkomsten.

Ondersteun een BKG-emissiereductiesysteem dat aan de eisen voldoet

De NBAA accepteert de invoering van een systeem gebaseerd op broeikasgasemissiereductie (BKG-emissiereductie) als alternatieve methode om emissiereducties in de transportsector te bevorderen. Wij maken ons echter zorgen dat dit BKG-emissiereductiesysteem onbedoeld het gebruik van uitdagende (IXa) afvalgebaseerde grondstoffen benadeelt, zoals POME, categorie 1-Tallow en stromen met een hoog FFA-gehalte, die intensieve voorbehandeling vereisen.

Biodiesel producenten:

Europese verenigingen:



Deze moeilijker te verwerken grondstoffen vragen doorgaans meer energie en inspanning om omgezet te worden in hernieuwbare brandstoffen, maar spelen een cruciale rol bij het behalen van de beleidsdoelstellingen van Annex IXa. Zonder aanpassingen aan dit onbedoelde effect, zullen gemakkelijker te verwerken grondstoffen de ruimte in de blendverplichting innemen.

De huidige berekeningsmethode voor koolstofintensiteit (CI) houdt geen rekening met alle factoren die de duurzaamheid van het eindproduct bepalen. Om dit onevenwicht te corrigeren pleit de NBAA voor de invoering van een correctiemechanisme binnen het BKG- emissiereductiesysteem. Zo'n mechanisme zou rekening houden met de extra energie die nodig is voor de verwerking van deze afvalgrondstoffen, zodat ze niet onterecht worden ontmoedigd en commercieel aantrekkelijk en haalbaar blijven voor de productie van hernieuwbare brandstoffen.

Daarnaast benadrukt de NBAA het belang van BKG-berekeningen die volledig in lijn zijn met de principes van eerlijke concurrentie en duurzaamheid. Lessen uit bestaande systemen, zoals de Britse *Renewable Transport Fuel Obligation* (RTFO) en hun ervaring met kunstmatig hoge BKG-waarden voor sommige HVO-stromen, wijzen op de risico's van opportunistische methodologieën die andere producenten of grondstoffen oneerlijk benadelen. Wij roepen beleidsmakers op om een robuust en geharmoniseerd BKG-berekeningskader te ontwikkelen dat deze valkuilen vermijdt en een gelijk speelveld garandeert voor alle producenten van hernieuwbare brandstoffen. Alleen dan kan het BKG- emissiereductiesysteem innovatie stimuleren en ondersteuning bieden aan diverse oplossingen die nodig zijn om klimaatdoelen te halen.

Zie af van uitsluiting Annex IXb brandstoffen in de Zeevaart

Wij willen opnieuw benadrukken dat biodiesel uit Annex IXb-grondstoffen toegestaan moet worden als een haalbare optie voor de zeevaart onder RED III. Het uitsluitend toestaan van IXa-grondstoffen onder RED III zal de bunkersector in Nederland een kosten- en bevoorradingsnadeel opleveren ten opzichte van niet-EU havens. Met de beperkte mogelijkheid om kosten door te berekenen, heeft de maritieme sector dringend toegang nodig tot goedkopere, koolstofarme alternatieven zoals IXb om haar emissiereductiedoelstellingen te halen. Als de grootste bunkering havens in de EU – *de ARA-regio* – deze brandstoffen niet aanbieden, zal de sector waarschijnlijk buiten Europa bunkeren. Wij zouden graag zien dat dit ongelijk speelveld wordt verbeterd.

Daarnaast kan biodiesel uit Annex IXb de kloof overbruggen terwijl geavanceerde technologieën zoals ammoniak en waterstof op grotere schaal worden toegepast. Het opnemen van deze brandstoffen voor gebruik in de zeevaart is in lijn met de EU-klimaatdoelen en bevordert een evenwichtige benadering over de verschillende transportsectoren. RED III sluit brandstoffen uit Annex IXb niet uit voor de zeevaart.

Uitgaande van de veronderstelling dat de Nederlandse overheid graag investeringen in nationale productie van hernieuwbare energie wil ondersteunen, werkt het voorstel om Annex IXb uit de zeevaart uit te sluiten juist als een ontmoediging. De Nederlandse biodieselsector ervaart een voortdurende daling van haar markt in wegvervoer en daardoor een ernstige neerwaartse druk op binnenlandse investeringen. Sommige opschalingprojecten in Nederland zijn gedeeltelijk gefinancierd op basis van de maritieme markt, die uiteindelijk openstaat voor biobrandstoffen onder FuelEU Maritiem. We zijn ons bewust van de zorgen over waar de IXb- en IXa-materialen terecht zullen komen, en de voortdurende beperking op IXb, maar het toestaan van de markt om te beslissen zal onvermijdelijk leiden tot de goedkoopste oplossing voor consumenten.

Wij roepen de overheid op om deze zeer duurzame oplossing van IXb in de zeevaart niet uit te sluiten.

Biodiesel producenten:

Europese verenigingen:



Implementatie en interpretaties van de 1,7% limiet op Annex IXb brandstoffen

De voorgestelde limiet op Annex IXb brandstoffen (1,7% van de energie-inhoud + 20 PJ in wegvervoer) beperkt hun bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelen, ondanks de significante uitbreiding van de IXb-grondstoffenlijst. Als gevolg van de extra Annex IX grondstoffen en de daardoor toegenomen beschikbaarheid, kunnen we verwachten dat de Europese Commissie de 1,7% limiet zal verhogen.

Een toename van de beschikbaarheid van grondstoffen als gevolg van de herziening van Annex IX, zonder de limiet voor gebruik op de Nederlandse markt te verhogen, stuurt het verkeerde signaal naar investeerders en producenten. Het verhogen van de limiet zou lidstaten, inclusief Nederland, in staat stellen het gebruik van deze kosteneffectieve koolstofarme brandstoffen te maximaliseren en de aantrekkelijkheid voor producenten en investeerders te waarborgen. Dit is in overeenstemming met de bepaling uit Artikel 27, paragraaf 1 van de Richtlijn.

De ongelijke verdeling van IXb-limieten over drie van de vier sectoren, met zeer hoge toeslagen voor sommige sectoren (bijv. 4,8% in de luchtvaart), lijkt willekeurig en vooral oneerlijk ten opzichte van die sectoren die a) het meeste werk verzetten en b) de minste mogelijkheid hebben om kosten door te berekenen. Wij zijn van mening dat de voorgestelde verdeling niet in het algemeen publieke belang is, en hoewel wij de verduurzaming van alle sectoren sterk ondersteunen, lijkt het erop dat sectoren met de laagste doelstellingen de meeste – *bijna afgeschermd* – toegang krijgen tot de goedkoopste grondstoffen, terwijl zij de kosten veel gemakkelijker kunnen doorberekenen.

Mocht de Europese autoriteiten besluiten de limiet van 1,7% te verhogen, vragen wij de overheid om zich in te zetten voor een snelle implementatie van deze wijziging in nationale wetgeving. En verder, hoewel het geen onderdeel is van dit Besluit, zou de NBAA de regering ondersteunen in het pleiten in Brussel om de limiet zo snel mogelijk volledig te verwijderen, zodra de Union Database (UDB) volledig operationeel en geïmplementeerd is.

Faciliteren van Hogere Biodieselblends in Wegvervoer

B20 en hoger voor Zwaar Wegtransport (HDV's)

De hogere hernieuwbare energiedoelstelling voor wegvervoer onder RED III biedt een kans om de implementatie van biodieselblends boven B7, zoals B20 en B30, in zwaar wegtransport (HDV) te stimuleren. Dit kan aanzienlijk bijdragen aan directe, eerlijke en kosteneffectieve CO₂-emissiereducties, maar om dit te bereiken raden wij de volgende maatregelen aan:

- Prikkels voor *fleet owners*: Bied financiële of operationele ondersteuning voor *fleet owners* die overstappen op hogere biodieselblends.
- Investerings in infrastructuur: Ondersteun de ontwikkeling van distributienetwerken voor hogere biodieselblends in HDV's.

De NBAA ondersteunt oproepen om differentiatie in accijnzen tussen fossiele en biogebaseerde componenten te overwegen bij de herziening van de EU Richtlijn Energiebelastingen (ETD).

B10 bij Tankstations

Daarnaast roept de NBAA op om B10 biodieselblends toe te staan bij tankstations. Dit is niet opgenomen in de Nederlandse implementatie van RED III, maar B10 als standaard dieselgraad is in overeenstemming met overweging 99 van de Richtlijn ("moet het maximumaandeel biogebaseerde componenten worden verhoogd van 7 % naar 10 %").

Biodiesel producenten:

Europese verenigingen:



Vanwege de vereiste Unie-brede B7 beschermingsgraad, doen wij een beroep op de overheid om een stimuleringsmechanisme te ontwikkelen dat het gebruik van biodiesel tot de nieuwe limiet aanmoedigt. Dit zal kosteneffectieve CO₂-emissiereducties in wegvervoer opleveren, terwijl de elektrificatie nog aan het opschalen is. Dit zou ook het speelveld gelijk maken met buurlanden. Tankstations in Duitsland, Frankrijk en België staan B10 al toe.

Behoud de voorgestelde correctiefactor van 0,4 voor RARE's

Wij verwelkomen het voorgestelde niveau van de correctiefactor, dat het directe gebruik van e-H₂ stimuleert en voorkomt dat hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's) die in raffinageprocessen worden gebruikt, de directe CO₂-emissiereducties in de transportsector ondermijnen. Wij zijn van mening dat de correctiefactor gelijkelijk van toepassing moet zijn op alle processen die mogelijk e-H₂ in hun productieprocessen gebruiken, om een evenwichtige, technologie-neutrale benadering te waarborgen. Deze maatregel zorgt ervoor dat de RARE's die met waterstof in raffinaderijen worden gegenereerd, niet ten koste gaan van concrete CO₂-emissiereducties in de transportsectoren. Door de integriteit van CO₂-accounting over sectoren te waarborgen, behoudt deze benadering het evenwicht tussen het stimuleren van RARE's en het ondersteunen van effectieve emissiereducties in de transportsectoren, wat een cruciale prioriteit blijft voor het behalen van de klimaatdoelen. We kijken ernaar uit om deze correctiefactor en de limiet, zoals eerder dit jaar voorgesteld, te zien in de nog te publiceren Regeling in 2025.

Beleidsaanbevelingen:

1. Verhoogde verplichting in wegvervoer: Een verhoogde verplichting in wegvervoer (boven de 20 PJ) kan zowel kansen bieden voor de introductie van hogere biodieselblends als helpen met de aanvullende klimaatmaatregelen waar de overheid momenteel naar kijkt.
2. Ondersteun een BKG-emissiereductiesysteem dat aan de eisen voldoet: Het benadelen van het gebruik van uitdagende (IXa) afvalgebaseerde grondstoffen moet worden voorkomen.
3. Zie af van de uitsluiting van Annex IXb-brandstoffen in de zeevaart: Annex IXb biodiesel kan de kloof overbruggen terwijl geavanceerde technologieën zoals ammoniak en waterstof opschalen.
4. Verhoog de 1,7% limiet op Annex IXb-brandstoffen: Dit moet de uitbreiding van de Annex IX lijst weerspiegelen en de noodzaak voor dringende klimaatmaatregelen ondersteunen.
5. Faciliteer hogere biodieselblends in wegvervoer: Introduceer ondersteunend beleid en verplichtingen voor biodieselblends boven B7 om CO₂-emissiereductie te versnellen.
6. Behoud de voorgestelde correctiefactor van 0,4 voor RARE's: RARE's die in raffinaderijen worden gebruikt, mogen niet ten koste gaan van daadwerkelijke CO₂-emissiereductie in de transportsector door hernieuwbare brandstoffen zoals biodiesel.

Biodiesel producenten:



Europese verenigingen:



Over de Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie- NBAA

Het samenwerkingsverband dat zich inzet voor verduurzaming van de Nederlandse transportsectoren door het gebruik van biodiesel uit afval.

De NBAA is een alliantie van vijf biodiesel uit afval producenten met een productielocatie of vestiging in Nederland. De alliantie is daarnaast nauw verbonden met Europese brancheverenigingen voor biobrandstoffen uit afvalstromen. Wij hebben er onze gezamenlijke missie van gemaakt de voordelen en kansen van deze duurzame biobrandstof onder de aandacht te brengen.

Biodiesel gebruikt een anders vervuilende afvalstroom zoals gebruikt frituurvet waardoor fossiele grondstoffen worden vervangen. Door de sterk verminderde uitstoot draagt biodiesel in grote mate bij verduurzaming in transport – aanvullend op andere middelen zoals elektrificatie. De NBAA ziet dan ook een essentiële rol weggelegd in de komende jaren voor deze kosteneffectieve duurzame biobrandstof.

Naast het delen van kennis en expertise, vertegenwoordigt de NBAA de belangen van de industrie om ervoor te zorgen dat biodiesel uit afval een eerlijke behandeling krijgt in wet- en regelgeving. Een eerlijk speelveld in – en tussen de sectoren is hierbij van belang. Wij streven ernaar een betrouwbare gesprekspartner te zijn waardoor weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt die de verduurzaming in Nederland ten goede komen.

Co-Voorzitter: Dickon Posnett, Director Corporate Affairs, Argent Energy

Co-Voorzitter: Edze Diemer, Manager Government Affairs, Chevron Renewable Energy Group

Contact: info@biodieseluitafval.nl

Website: www.biodieseluitafval.nl

Biodiesel producenten:



Europese verenigingen:

