

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Botlek Rotterdam, 3 november 2023

Betreft: Reactie Esso Nederland BV op consultatie voorstel Wet milieubeheer RED-III

Esso Nederland BV (hierna: ExxonMobil)<sup>1</sup> maakt hierbij gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de voorgestelde wijzigingen in de Wet milieubeheer RED-III.

Hierbij allereerst een aantal algemene opmerkingen. Vervolgens zullen wij op enkele specifieke vragen ingaan.

### **Kernboodschap**

- ExxonMobil ondersteunt de klimaat doelen en de uitwerking daarvan in de RED-III.
- ExxonMobil onderkent het belang van de raffinageroute in het op gang helpen van de productie van groene waterstof in de transitie naar directe inzet van groene waterstof en waterstofdragers in mobiliteit. Wel maakt ExxonMobil zich zorgen over de afwijkende invulling van de raffinageroute in dit wetsvoorstel ten opzichte van RED-III. Dit omdat voorbij lijkt te worden gegaan aan de Europese intenties van deze raffinageroute.
- ExxonMobil hecht groot belang aan een gelijk speelveld voor alle partijen in de markt, zodat er een eerlijke marktwerking kan ontstaan. ExxonMobil vindt dat Nederland zoveel mogelijk moet aansluiten bij de RED-III. Nederland moet specifieke Nederlandse doelstellingen of invulling beperken.
- ExxonMobil vindt dat het wettelijk kader technologieneutraal zou moeten zijn, zodat de CO2 reductie tegen de laagste kosten voor de maatschappij gerealiseerd kan worden.

---

<sup>1</sup> Niets in dit document kan de onafhankelijkheid van de verschillende genoemde juridische entiteiten teniet doen. Samenwerkingsverbanden die in dit document worden vermeld, zijn niet noodzakelijk relaties op basis van ondergeschiktheid, maar kunnen ook relaties zijn die adviesverlening, beheersactiviteiten of levering van diensten inhouden. Indien dit document melding maakt van aangelegenheden waarvoor overleg met de aandeelhouders van een plaatselijke entiteit is vereist, blijft deze plaatselijke entiteit verantwoordelijk voor de genomen beslissing. 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 bedrijfstukken 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.

- Exxonmobil hecht belang aan een stabiel en voorspelbaar regelgevend kader, dat investeringsprikkel geeft, zodat er voor private commerciële marktpartijen voldoende basis is om langetermijn investeringen te kunnen doen. Op deze wijze kan de ontwikkeling van kritische technologieën met een lagere uitstoot verder worden gestimuleerd.

## **Reactie op consultatievragen**

### Sectorsturing

ExxonMobil begrijpt dat alle sectoren moeten innoveren om het uiteindelijk doel van een CO<sub>2</sub>-emissievrije maatschappij te bereiken. ExxonMobil is echter van mening dat een verregaande opdeling in sectoren en in soorten hernieuwbare energie de kansen beperkt voor sector- en brandstofoverstijgende oplossingen. De voorgestelde sectorsturing maakt het moeilijker om grote investeringen te verantwoorden, en leidt mogelijk tot vertraging in de energietransitie en hogere maatschappelijke kosten.

ExxonMobil pleit voor een maximale uitwisselbaarheid van verplichtingen tussen de sectoren en soorten brandstof. De zorg dat door deze uitwisselbaarheid er onvoldoende innovatie plaatsvindt, wordt naar onze mening reeds ondervangen. Dit bijvoorbeeld door de uitfasering van de brandstofmotor voor personenauto's en licht transport, de strengere emissie-eisen voor zwaar wegtransport, de kwaliteitstechnische beperking in de oplossingen voor bijvoorbeeld de luchtvaart (niet elke brandstof is geschikt voor alle motoren), gecombineerd met het feit dat met het ETS-II alle sectoren een opgave krijgen om CO<sub>2</sub>-emissies te reduceren en/of vermijden.

ExxonMobil is voorstander van technologieneutraliteit. Door de juiste marktprikkel, een gelijk Europees speelveld en een stabiel wettelijk kader zullen marktpartijen kunnen investeren in de meest haalbare oplossingen. Hierdoor kunnen beleidsdoelen worden behaald tegen lagere maatschappelijke kosten. Wij constateren echter dat de sectorsturing, zoals Nederland nu voorstelt in het wetsvoorstel, leidt tot een verstoring van het Europees gelijk speelveld. Ook zijn wij bezorgd over de mogelijkheid, dat de sectorsturing op elk moment kan worden aangepast, wat nadelig is voor de gevraagde investeringszekerheid. Dit zou deels kunnen worden verholpen als de lange termijn doelen voor de sturing wel duidelijk wordt gemaakt. Hierbij wordt bedoeld een termijn van 15 jaar.

De impact van een eventuele tussentijdse wijziging van beleid op de business case kan zeer significant zijn. Dit geldt voor alle brandstoffen, maar in het bijzonder voor waterstof. Voor waterstofcontracten geldt dat dit langetermijn contracten zijn met zeer beperkte volumeflexibiliteit en geen flexibiliteit ten aanzien van de locatie waar dit product wordt ingenomen en afgeleverd. Dit in tegenstelling tot biofuels waar deze flexibiliteiten meer aanwezig zijn.

### CO<sub>2</sub>-ketenemissiesturing

ExxonMobil is voorstander van het principe van sturing op CO<sub>2</sub>-reductie in de hele keten (van well to wheel) en onderschrijft op dit punt de aanpak in het wetsvoorstel wet milieu beheer RED-III. Ketenemissiesturing zorgt ervoor dat oplossingen die het meest bijdragen aan een werkelijke verlaging

## Esso Nederland B.V.

Botlekweg 121  
Havennummer 4060  
3197 KA Botlek Rotterdam  
Tel: + 31-10-493.41.04

van de CO<sub>2</sub>-emissie (i.e. op basis van de PoS) op hun merites worden beschouwd. Dit in tegenstelling tot sturen op delen van de keten waarbij de reductie in het ene deel van de keten deels verloren gaat in een ander deel van de keten, of een doelstelling op basis van energie-inhoud, wat wezenlijk anders is dan sturing op CO<sub>2</sub> reductie.

Inzet van groene waterstof in de productie van motorbrandstoffen past goed in het concept van ketenreductie. Daarom zou dit op gelijke manier beloond moeten worden als andere vormen van emissiereductie van motorbrandstoffen.

### Raffinageverplichting

ExxonMobil begrijpt het streven van het ministerie van I&W om het gebruik van renewable fuels of non-biologic origin (RFNBO) rechtstreeks in de mobiliteitssector zo snel mogelijk te verwezenlijken. De inzet van groene waterstof voor de productie van motorbrandstoffen kan bijdragen aan de CO<sub>2</sub> reductie en past in de transitie naar een CO<sub>2</sub>-neutrale samenleving.

Het rechtstreekse verbruik moet echter op gang worden gebracht door niet alleen de vraag, maar ook het aanbod van groene waterstof op gang te brengen.

De EU heeft de raffinageroute opgenomen in RED-III zodat er een mogelijkheid voor bedrijven ontstaat om de grote investeringen, die nodig zijn om de nieuwe keten (een op waterstof gebaseerde economie) te initiëren, te kunnen doen. Dit door een initiële afzetmarkt in de raffinaderijen te creëren. De Europese Commissie (DG Energy) stelt: “The intent of RED is to provide a business case for refineries to switch to renewable H<sub>2</sub> 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.”

De belangrijke elementen is dit statement zijn:

- “to provide a business case for refineries”;
- “that would allow refineries to monetize these certificates through sales to the obligated party”;
- “the obligated party under Art 25 should be the fuels supplier”;
- “Intent was also to allow to sell these certificates in other MS than where the refinery is located”.

Exxonmobil heeft echter grote zorgen over de wijze waarop het voorstel wet Milieubeheer RED-III is vormgegeven. De voorgestelde raffinaderijverplichting lijkt voorbij te gaan aan deze intenties. Er is immers geen business case, geen weg de certificaten in geld om te zetten, de verplichte partij is de raffinaderij in plaats van de brandstofleverancier en er wordt geen duidelijkheid gegeven hoe de certificaten verhandeld kunnen worden buiten Nederland. Wij vinden dan ook dat het wettelijk kader niet moet worden aangepast naar een verplichting, tenzij de impact van een verplichting eerst voldoende is onderzocht en bevestigd is dat hiermee ook de intenties van de Europese richtlijn worden bereikt.

De mobiliteitssector heeft aangegeven dat het creëren van voldoende vraag om aan de minimale verplichtingen te voldoen de komende jaren nog niet gerealiseerd kan worden, ook niet als er wel voldoende aanbod van groene waterstof zou zijn.

**Esso Nederland B.V.**

Botlekweg 121  
Havennummer 4060  
3197 KA Botlek Rotterdam  
Tel: + 31-10-493.41.04

Het lijkt niet mogelijk om rechtstreeks te kunnen gaan voldoen aan het RFNBO mandaat in de mobiliteitssector, onder andere door gebrek aan voldoende afzetmogelijkheden. Omdat Nederland geen buy-out mechanisme kent (i.t.t. andere landen zoals Duitsland) wordt het risico gelopen dat er geen manier is om te voldoen aan de verplichting.

Voor producenten van brandstoffen in Nederland (de raffinaderijen) lijkt er niet of onvoldoende basis te worden geboden om rechtstreeks of indirect te investeren in groene waterstof. Dit omdat, zoals uit de 'PWC Speelveldtoets 2022' blijkt, raffinaderijen 'prijzners' zijn en dus de extra kosten van een RFNBO-verplichting niet kunnen doorberekenen aan de afnemers. Indien deze basis niet gecreëerd wordt, komt er naar onze mening veel minder aanbod van groene waterstof tot stand dan geambieerd. Wij bepleiten om deze basis wel te creëren.

Naar onze mening zou het Nederlandse wetsvoorstel dus nauwer moeten aansluiten bij de Europese richtlijn, waarin in tegenstelling tot het Nederlandse wetsvoorstel wel een basis wordt geboden om de grote investeringen te kunnen doen. In de Europese richtlijn (artikel 19) is het mogelijk voor lidstaten om garanties van oorsprong voor energie uit hernieuwbare bronnen af te geven en wordt gesproken over een marktwaarde van deze garantie van oorsprong. Deze marktwaarde kan onder andere ontstaan door bijvoorbeeld verhandelbare groencertificaten of door een aanbestedingsprocedure. In het onderhavige Nederlandse wetsvoorstel zien wij dit aspect onvoldoende terugkomen. Hierbij geldt natuurlijk ook dat er een lange termijn perspectief geboden moet worden, want slechts over een lange termijn (ordegrootte 15 jaar) zullen investeringen van deze omvang terug te verdienen zijn.

De mogelijkheid tot verhandelbaarheid van reductie-eenheden naar de mobiliteitssector lijkt in het Nederlandse wetsvoorstel dusdanig te worden beperkt qua volume en qua periode, dat de investering niet kan worden terugverdiend. Voor dit soort investeringen is een gebruikelijke afschrijvingstermijn van 15 jaar of meer gebruikelijk. Een investeringsbeslissing voor electrolyzers zonder dat er een lange termijn economisch perspectief wordt geboden, kan daarmee door een privaat, commercieel bedrijf niet worden verantwoord.

Omdat de lead time van een dergelijk grote investering meer dan 4 jaar bedraagt, en mogelijk nog veel langer gezien het vastgelopen vergunningstelsel in Nederland, achten wij het onwaarschijnlijk dat de gewenste hoeveelheden groene waterstof voor 2030 in voldoende mate op de Nederlandse markt beschikbaar kunnen zijn.

Het wetsvoorstel gaat onzes inziens bovendien ten koste van het level playing field van de Nederlandse producenten ten opzichte van die van de omringende landen binnen de EU en zelfs met de productie daarbuiten. De fossiele brandstoffen uit die landen kunnen immers naar Nederland worden geëxporteerd zonder dat in het productieproces groene waterstof verplicht wordt gesteld.

Als bedrijf waarop deze wet een grote impact heeft zijn wij van mening dat het onverstandig is een wetwijziging te introduceren waarvan de impact onvoldoende is onderzocht en waarvan wij menen dat de impact niet de gewenste investeringen ondersteunt in het opwekken van groene waterstof in Nederland (i.e. bijdraagt in de ambitie om in 2030 4 GW electrolyzer capaciteit in NL te realiseren).

Wij bepleiten daarom eerst een studie te laten uitvoeren door een onafhankelijk erkend onderzoeksinstituut, welke onderzoekt wat de impact is van het Nederlandse wetsvoorstel tot een verplichting voor raffinaderijen en hoe dit zich verhoudt tot een raffinageroute in lijn met de intentie van de raffinageroute zoals beschreven in de RED-III.

Voor alle duidelijkheid dus een vergelijkend onderzoek tussen (1) een verplichting bij een raffinaderij voor de inzet van groene waterstof bij de productie van motorbrandstoffen, en (2) een mogelijkheid voor een raffinaderij om RFNBO credits te genereren door de inzet van groene waterstof bij de productie van motorbrandstoffen en deze aan te kunnen bieden aan brandstofleveranciers (in binnen en buitenland) die een RFNBO verplichting hebben.

Wij zouden graag zien dat de uitkomsten van dit onderzoek, evenals onze voorgenoemde zorgpunten, worden meegenomen in een aanpassing van het ter consultatie voorgelegde besluit tot wetswijziging en zodoende er geen wettelijke aanpassingen worden gedaan waarvan de uitkomsten twijfelachtig en waarschijnlijk negatief zijn voor onze gezamenlijke doelstellingen in de energietransitie.

#### Andere onderdelen van de wet

ExxonMobil merkt op dat geleverde biobrandstof, welke is geproduceerd uit biomassa afkomstig van een tussenteelt, niet is aan te merken als hoofdgewas die op landbouwgrond wordt geteeld en die niet leidt tot vraag naar meer land, niet wordt beschouwd als geavanceerd, maar wordt beschouwd in de categorie overig. Gezien de voorgestelde mogelijkheid om voor de categorie overig een door de regeling aanpasbare bijschrijvermenigvuldiger toe te passen ontstaat er onzekerheid over de waarde van deze biomassa. Daarnaast is er toch al een zeer beperkte hoeveelheid IX-A beschikbaar en zou het goed zijn biobrandstof uit tussenteelt niet onnodig uit de categorie geavanceerd te halen.

Tevens merken wij op dat door de regeling aanpasbare bijschrijvermenigvuldiger toe te passen, dit met name beoogt de waardering van dierlijk vet categorie 3 te beperken. ExxonMobil is van mening dat het gebruik van een bijschrijvermenigvuldiger niet past bij onze filosofie dat alle biobrandstoffen welke voldoen aan de duurzaamheidscriteria opgelegd in de RED op een technische neutrale wijze moeten kunnen bijdragen. Hiermee wordt immers de CO<sub>2</sub>-reductie bereikt tegen zo laag mogelijk kosten voor de maatschappij.

Wij hopen dat u de door ons ingebrachte punten zult betrekken bij de nadere uitwerking van het wetsvoorstel. Indien onze reactie nog vragen oproept, of indien toelichting gewenst is, kunt u contact opnemen met Erik Janssen, government relations manager Nederland, op [erik.janssen@exxonmobil.com](mailto:erik.janssen@exxonmobil.com).

Hoogachtend,

DocuSigned by:  
  
4323DBA22B2947C...  
Raymond van der Horst  
President-directeur Esso Nederland B.V.