

Reactie Bio-LNG Platform consultatie Wet Milieubeheer RED-III 3 november 2023

Het Bio-LNG Platform¹ heeft kennisgenomen van het concept-wetsvoorstel Wet milieubeheer RED-III dat tot 3 november te consultatie ligt. Graag geven wij onderstaand onze zienswijze op de voorgenomen besluiten.

Sector systeem

Het Bio-LNG Platform vindt het belangrijk dat elke vervoerssector naar draagkracht bijdraagt aan eigen reductiedoelen en wij verwelkomen daarom de komst van aparte sectordoelen.

Sturen CO₂ keten-emissies ipv energie inhoud

Wij verwelkomen deze wijziging. Het uiteindelijke doel is het tegengaan van klimaatverandering en dus moet de reductie van CO₂ uitstoot leidend zijn. Door gericht te sturen op CO₂ reductie zal er door de keten heen meer aandacht zijn voor het verlagen van CO₂ emissies; producenten van hernieuwbare brandstoffen zullen maatregelen nemen om de CO₂ emissies van hun productieprocessen te verlagen alsook het verlagen van de CO₂ emissies van het transport van de hernieuwbare brandstoffen. De introductie van de ERE zorgt ervoor dat de meest hoogwaardige oplossing gestimuleerd wordt.

Doorgeven CO₂ ketenreductie aan vervoerders

Wij zijn geen voorstander van het bij de inboekter laten eindigen van de CO₂ reductieclaim van hernieuwbare brandstoffen. Transporteurs en verladers zijn een onmisbaar geheel in het verduurzamen van het wegtransport, zonder hen is er geen verduurzaming mogelijk. Veel vervoerders zoeken naar manieren om hun bijdrage aan klimaatverandering te verminderen, en zijn daardoor bereid extra te betalen voor de claim om een groter dan in de bijmengverplichting verplicht deel van hun brandstoffen uit hernieuwbare bronnen te betrekken. Dat verlaagt tegelijk de prijzen voor partijen die dat nog niet in hun business case kunnen doorrekenen.

De CO₂ reductie van scope 3 doorzetten naar de partijen die daadwerkelijk rijden op de hernieuwbare brandstof voorkomt ook dat CO₂ reducties niet volledig worden geclaimd; verladers en transporteurs rapporteren de CO₂ emissies van de brandstof die gebruikt worden in hun keten (diesel) en niet CO₂ emissies van de brandstof waar een deel bio-componenten zijn bijgemengd (bijvoorbeeld B10). De CO₂ reductie van scope 3 moet daarom doorgezet kunnen worden naar de partijen die daadwerkelijk rijden op de hernieuwbare brandstof. Vanzelfsprekend is het wel belangrijk dat er geen dubbele claims plaatsvinden, dit zou moeten worden gecontroleerd via bestaande audit processen.

Als het doorgeven van ketenreductie niet mogelijk wordt gemaakt kan de onwenselijke situatie ontstaan dat een transporteur investeert in LNG trucks en klant wordt bij een brandstoffenleverancier die alleen 100% Bio-LNG levert. Die transporteur zou in die situatie niet kunnen claimen dat hij 100% groen rijdt, omdat hij moet rekenen met de gemiddelde brandstoffenmix. Deze situatie is compleet onuitlegbaar richting transporteurs en houdt verdere verduurzaming eerder tegen dan dat hij helpt.

¹ Het Bio-LNG Platform is een samenwerking tussen bedrijven die bio-LNG willen introduceren als schone, betaalbare en realistische brandstof voor de transitie in het zwaar wegtransport en de scheepvaart.

Import Europees of Internationaal biomethaan

Nederland is een klein land met een grote scheepvaartsector, waardoor ten opzichte van ons landoppervlak en de beschikbare reststromen bovengemiddeld veel hernieuwbare brandstoffen nodig zijn om de scheepvaart te verduurzamen. Gezien de scheepvaartsector ook grotendeels internationaal is, is het verstandig om deze brandstoffen ook internationaal te betrekken. Voor de fysieke import van hernieuwbare brandstoffen is dat nu al mogelijk, echter, voor het importeren van groen gas via het gasnetwerk, en dat gebruiken voor de productie van Bio-LNG is dat nog niet mogelijk. Het Bio-LNG Platform stelt voor om geïmporteerd groen gas in ieder geval voor de verplichting van de sector scheepvaart wel toe te staan. Zeker de sector scheepvaart heeft namelijk een zeer sterke internationale oriëntatie, en de positie van Nederland als bunkerlocatie zou niet moeten afhangen van lokaal beschikbaar groen gas, dat ook nog eens onder druk staat door implementatie van de Bijmengverplichting in de gebouwde omgeving. De allocatie tussen landen wordt opgelost met de Union Database die momenteel wordt geïmplementeerd². De mogelijkheid tot import van groen gas is cruciaal voor het opschalen van Bio-LNG voor de Nederlandse scheepvaart in het bijzonder en deze optie moet dus mogelijk zijn.

Voor vragen kunt u contact opnemen met Rick van Staveren (Programmamanager Bio-LNG Platform) op info@nationaalngplatform.nl.

² EUROPEAN COMMISSION EUROSTAT, SHARES Tool Manual, Version 022.181023. <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/38154/49>