

Reactie Alco Energy Rotterdam op de voorgestelde wijziging wet Milieubeheer (omzetting van Richtlijn 2023/2413)

Inleiding

De onlangs gepubliceerde Richtlijn 2023/2413 (hierna REDIII) en de Verordeningen 2023/2405 (ReFuelEU Luchtvaart) en 2023/1805 (Verordening Zeevervoer) zijn complex met name v.w.b. de verhouding tussen de drie wetteksten.

De vrees bestaat dat de omzetting van REDIII in de verschillende nationale wetgevingen de fragmentatie van de interne markt voor hernieuwbare brandstoffen nog verder zal vergroten door het gebruik van verschillende systematiek. Als dat gaat gebeuren is dat geen goede zaak om in Europees verband het verbruik van fossiele brandstoffen op eenvoudige wijze en snel te verminderen.

Wij doen een beroep op de Staatsecretaris om in EU-verband aan te sturen op uitvoeringswetgeving die zoveel mogelijk harmoniserende werking heeft.

Ook het systeem dat de Staatsecretaris wenst in te voeren oogt en is zeer waarschijnlijk complex. Hoe het nieuwe systeem zal werken, is uiteraard op dit moment niet te zeggen. Echter, om ongewenste effecten te minimaliseren of te voorkomen, lijkt het verstandig om de verschillende scenario's die zijn bedacht te toetsen op effect en effectiviteit aan de hand van de verschillende principes die ten grondslag liggen aan de scenario's en de beoogde doelen. Een impact-analyse zou wenselijk zijn.

Voorgestelde aanpassing WMB (wet Milieubeheer)

AER is groot voorstander van de invoering van een systeem gebaseerd op emissievermindering. HBE vervangen door ERE is een belangrijke en noodzakelijke stap voorwaarts om de best-presterende hernieuwbare brandstoffen (vanuit het oogpunt van koolstofintensiteit) in de mix te krijgen. Voor wat betreft de inzet van bio-ethanol pleiten wij ervoor om de wet zodanig aan te scherpen dat de garantie verzekerd is dat inderdaad de best-presterende in Nederland wordt ingezet. AER stelt voor om in de wet een definitie op te nemen zoals ook het geval is in de Duitse, Belgische, Franse en Zweedse wetgeving, die enkel de inzet van zuivere bio-ethanol mogelijk maakt.

In Artikel 9.7.1.1 zou dan de volgende definitie moeten worden toegevoegd:

Bio-ethanol: bio-ethanol als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiekomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief CN code 2207 1000.

In de AMVB zou vastgelegd moeten worden dat enkel bio-ethanol met CN-code 2207 1000 kan worden ingeboekt.

AER is eveneens een groot voorstander van een verplichting per sector. Iedereen moet een duit in het zakje doen; het kan niet zo zijn dat enkel de minder gefortuneerde automobilist de rekening moet betalen voor de vergroening in de andere sectoren.

Op een tweetal punten vindt AER het wetsvoorstel minder gelukkig.

AER vraagt zich af of het privaat laden onder de systematiek brengen zinvol is. Het heeft er alle schijn

van dat deze maatregel zal resulteren in een administratieve last voor zowel de particulier, de inboekdienstverlener als de overheid die niet opweegt tegen de financiële opbrengsten en de extra hoeveelheid hernieuwbare elektriciteit die zal worden ingeboekt. Bovendien is er een gerede kans dat het toestaan van dit type inboeken fraudegevoelig zal zijn. Er moet een voortdurende controle zijn dat de hernieuwbare elektriciteit niet enkel pendelt tussen huis en auto en terug.¹ Ook lijkt de maatregel niet echt sociaal te zijn; enkel die mensen die beschikken over de mogelijkheid zonnepanelen te plaatsen en zich een elektrisch voertuig kunnen veroorloven, kunnen genieten van deze mogelijkheid. Het zijn ook deze burgers die al een voordeel hebben genoten hetzij in de aanschaf van de auto, de installatie van zonnepanelen en/of de salderingsmogelijkheid. Er is, tot slot, een zeer reële kans dat het privaat inboeken uiteindelijk resulteert in over-subsidie.

Een tweede voorgestelde maatregel die bedenkingen oproept is de zogeheten raffinageroute. Hoewel Artikel 25.2(a) toestaat dat het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO) voor de productie van fossiele en/of biobrandstoffen mag/moet worden toegerekend aan het behalen van de RES-T doelstelling vloeit de voorgestelde maatregel niet voort uit dit REDIII-artikel. De maatregel lijkt eerder uitvoering te geven aan Artikel 22a van de REDIII en dat artikel heeft geen betrekking op vervoer.

In plaats van een RARE zou, om recht te doen aan Artikel 25.2(a), er een ERE voor het raffinageproces moeten/kunnen worden gecreëerd in hoofdstuk 9.7.4.1. Maar zelfs dan roept zich de vraag op of de RFNBO die wordt ingezet voor de productie van fossiele en of biobrandstoffen volledig hernieuwbaar moet zijn of gebruikt kan worden als de broeikasgasbesparing 'slechts' 70% is (in overeenstemming met Gedelegeerde Verordening 2023/1185). Indien 70% voldoende is welke broeikasgasbesparing kan dan worden ingeroepen voor het voldoen aan Artikel 25.1 van de REDIII? En hoe wordt gemeten dat die gebruikte hernieuwbare waterstof daadwerkelijk is terug te vinden in de diesel of de benzine? Een andere vraag die zich opwerpt is hoe wordt voorkomen dat de lagere uitstoot in de raffinaderij niet tweemaal wordt ingeboekt: éénmaal via ETS en een tweede maal onder de RED? AER is van oordeel dat daarover duidelijkheid dient te worden gegeven niet in de laatste plaats om een gelijk speelveld te scheppen met die partijen die RFNBOs willen produceren die direct kunnen worden ingezet in één van de sectoren.

Vooruitkijken naar het Besluit

AER will nogmaals een dringende oproep doen aan de Staatsecretaris om het plafond van 1,4% bijmenging conventionele biobrandstoffen te herzien.

De verhoogde Europese doelstelling gecombineerd met de 20 PJ extra hernieuwbaar in het wegtransport betekent dat we alle hernieuwbare duurzame energie in de mate van het toegestane moeten inzetten. Zeer waarschijnlijk zal de vraag vanuit lucht- en scheepvaart naar (meer) hernieuwbare brandstoffen een wissel gaan trekken op wat beschikbaar is voor wegtransport. Wetende dat de REDII een hoger percentage conventioneel toestaat dan nu in het Besluit EV staat, roepen wij op om die extra procentpunt in te zetten.

Wij willen ook graag de Staatssecretaris wijzen op drie andere zaken die deze extra procentpunt rechtvaardigen:

¹ De verwachting is dat vanaf 2025 steeds meer elektrische voertuigen bi-directioneel zijn. M.a.w. de auto kan de opgeladen energie weer teruggeven aan het huis waar de zonnepanelen zijn. De auto functioneert dan als batterij. Zie <https://fd.nl/tech-en-innovatie/1493324/auto-als-thuisbatterij-als-er-een-euroteken-aan-verbonden-is-willen-mensen-wel>

- De in Nederland geproduceerde ethanol heeft een zeer hoge broeikasgasbesparing (95% t.o.v. de uitstoot van benzine), maar dit ook geldt voor de in de EU geproduceerde bio-ethanol.²
- AER produceert jaarlijks rond de 430 duizend ton eiwitrijk veevoeder. In Europa is er een groot tekort aan plantaardige eiwitten niet in de laatste plaats omdat we niet in staat zijn (voldoende) eiwitrijke gewassen te telen. Grote hoeveelheden soja-meel moeten worden ingevoerd uit Zuid-Amerika om in de Europese behoefte te voorzien. Bio-ethanolproductie kan de import van soja-meel 1 op 1 vervangen.
- AER produceert ook jaarlijks rond de 400 duizend ton biogene CO₂ die grotendeels wordt ingezet in de Nederlandse tuinbouw. Uiteindelijk zal deze biogene CO₂ de ideale grondstof zijn voor de productie van e-brandstoffen voor m.n. de scheepvaart.

Het is vandaar van groot belang om de sector van de conventionele bio-ethanolproductie in stand te houden. En dat kan mede door de kansen van bijmenging van bio-ethanol in benzine te maximaliseren zoals de EU wetgeving toestaat.

Voor nadere toelichting zijn wij uiteraard beschikbaar.

Namens AER, hoogachtend,

Rob Vierhout
VP Public Affairs en Communicatie
Alcogroup – AER
Rob.vierhout@alcogroup.com

Over Alco Energy Rotterdam

Alco Energy Rotterdam is onderdeel van de Alcogroup NV en is gevestigd in Rotterdam. Met een CO₂-besparing van tenminste 95% ten opzichte van benzine is het de meest duurzame bio-ethanolraffinaderij in de EU. Het is ook de grootste Europese bio-raffinaderij. Jaarlijks produceert AER rond de 700 miljoen liter pure ethanol die grotendeels wordt afgezet in de brandstofsector. Daarnaast wordt ook ethanol afgezet in de vorm van handgels voor ontsmettingsdoeleinden. AER produceert eveneens 490 duizend ton verrijkte eiwitten voor veevoeder en 330 duizend ton groene CO₂ die naar de Nederlandse tuinbouwsector gaat ter vervanging van aardgas. Tot slot levert AER ook elektriciteit aan het net, goed voor de consumptie van 75 000 huishoudens.

² <https://www.epure.org/press-release/eu-renewable-ethanol-hits-new-record-level-for-greenhouse-gas-reduction-as-industry-drives-toward-carbon-neutrality/>