

Date: 1 november 2023

Consultatie wet milieubeheer ter implementatie van Richtlijn 2023/2413 (REDIII)

Doelgroep van de consultatie

Op 5 oktober werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 'wijziging wet milieubeheer ter implementatie van Richtlijn 2023/2413 (hierna: REDIII)' voorgelegd voor internetconsultatie. Deze consultatie eindigt op 3 november.

VEMOBIN reageert op deze consultatie als vertegenwoordiger van de doelgroepen:

- Brandstofleveranciers aan de vervoerssectoren;
- Brandstofproducenten;
- Tankstationhouders;
- Elektriciteitsleveranciers.

VEMOBIN en de leden zijn geïnteresseerd in verduurzaming van transport via alle technologiesporen.

- VEMOBIN en haar leden zetten in op energiestations voor alle soorten energie voor mobiliteit.
- VEMOBIN en haar leden steunen de brede toepassing van hernieuwbare energie en andere brandstoffen en gassen met een betere CO2 prestatie, om de CO2-emissies van mobiliteit en transport te reduceren.
- VEMOBIN en haar leden stellen dat alle CO2 reducerende technieken en brandstoffen nodig zijn om de CO2 reductiedoelen te halen.

Reactie op de gewijzigde wet milieubeheer op hoofdlijn

- VEMOBIN kijkt al met zorg naar de complexiteit van de voorliggende richtlijn en al helemaal naar het gebrek aan samenhang tussen de verschillende pakketten uit Fit for 55. Het gaat met name om verschillen met ETS2 en verordeningen die zien op de internationale sectoren zeevaart en luchtvaart. VEMOBIN verzoekt daarom om een impact assessment, met name voor de vertaling van deze wet naar de keuzes in het besluit. De drie scenario's die daartoe inmiddels zijn opgesteld voor de implementatie bij besluit, zijn in de ogen van VEMOBIN goed geschikt om een impact assessment aan op te hangen. VEMOBIN en haar leden willen waar mogelijk bijdragen aan deze impact assessment.
- VEMOBIN steunt de overgang van HBE naar ERE. Met de ERE wordt de daadwerkelijke klimaatprestatie van de hernieuwbare brandstoffen beloond. Een goede zaak.
- VEMOBIN ondersteunt de opdeling van ERE naar vervoerssectoren. Dit geeft ruimte om te sturen in inzet bij de keuzes in het besluit, zonder opties uit te sluiten.
- VEMOBIN denkt dat privaat laden onder deze systematiek te brengen een suboptimaal instrument is om elektrisch rijden te stimuleren voor personenauto's.
- VEMOBIN denkt dat geaggregeerd inboeken wel een goede bijdrage kan leveren aan de realisatie van laadinfra voor wagenparken, die in nul-emissie stadszones moeten functioneren.
- VEMOBIN stelt dat titel 9.8, 'de raffinagereductieverplichting' niet thuishoort in een implementatie van de RED III. Artikel 25, tweede lid onder a van de RED III is niet bedoeld als een verplichting op de inzet van groene waterstof in de raffinaderij.
- VEMOBIN waarschuwt voor de gevolgen voor de concurrentiekracht van een raffinaderij door deze nationale kop op EU-regelgeving. Dit is een nationale verplichting op de waterstofinname, die niet Europees geldt. Deze verplichting volgt niet uit artikel 25 van de RED III.
- VEMOBIN doet een aanzet voor een in onze ogen juiste implementatie van artikel 25, tweede lid, onder a.

Doelen van de RED III implementatie

In deze wet wordt de implementatie van artikel 25 van de REDIII verzorgd. De Unie wetgever heeft een fors aantal doelen in deze richtlijn neergelegd. VEMOBIN denkt dat de implementatie de volgende doelen met voorrang moet vormgeven:

- Verduurzamen van de brandstof voor het (bestaande) wagenpark met verbrandingsmotor;
- De opschaling van groene waterstof en/of andere hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (hierna: RFNBO) in dienst van mobiliteit;
- De opschaling van de productie en distributie van hernieuwbare brandstof in Nederland.
- De uitrol van een openbaar toegankelijk publiek laadnetwerk.
- De opstart van de verduurzaming van de bunkers met aandacht voor de concurrentiepositie van de mainports.

CO2 sturing met ERE

In het HBE-systeem werd een brandstof waarvan uit de PoS bleek dat de CO2-reductie 60% is, op eenzelfde wijze beloofd als een brandstof die een reductie van 90% behaalde. Met de ERE wordt deze situatie rechtgezet. Iedere brandstofleverancier krijgt de beloning voor de kwaliteit van de hernieuwbare energie die deze inzet voor de invulling van de verplichting. Met de ERE wordt het doel de brandstof te verduurzamen beter ingevuld.

Indeling naar sectoren

De ongereguleerde opt-ins hebben voor een aantal ongewenste effecten gezorgd. VEMOBIN steunt dat iedere vervoerssector in beginsel een verplichting kent. Daarvoor zijn sectorale ERE onontbeerlijk. Onduidelijk is hoe hoog die verplichting voor de verschillende sectoren moeten zijn. Daarnaast kunnen er mogelijk 'vrije ruimtes' worden vastgesteld. Ook hiervan is onduidelijk wat de best denkbare omvang is. Hier moet de impact assessment informatie voor opleveren. De hoogte van de verplichtingen zal in het besluit moeten worden vormgegeven, dus daar de staatssecretaris nog onderzoek naar (laten) doen.

Luchtvaart en scheepvaart

Volgens VEMOBIN moet de implementatie van deze richtlijn door de staatssecretaris te worden aangegrepen om voor deze sectoren waar mogelijk de samenhang tussen de zgn. 'Fuel verordeningen¹', het ETS en deze richtlijn te versterken. Dit stelsel zal wat VEMOBIN betreft moeten resulteren in hernieuwbare energievraag op de Nederlandse mainports, die gedragen kan worden, omdat de ambitie goed in balans is met de concurrentiekracht is. De impact assessment zal hier informatie over moeten leveren. De ambitie zal in het besluit moeten worden vormgegeven.

Voor luchtvaart geldt in de RefuelEU aviation dat brandstoffen op basis van geherbruikte koolstof (hierna: RCF) in aanmerking komen voor brandstofleverancier om aan mandaat voor luchtvaartbrandstoffen te komen. Binnen de RED III mogen lidstaten volgens het derde lid van artikel 25 ook RCF meetellen. VEMOBIN geeft in overweging, nu de ERE naar sector én grondstof zijn verkaveld, om het mogelijk te maken het luchtvaartmandaat mede in te vullen met product van RCF en daartoe in artikel 27 de benodigde ERE te formuleren. Dit kan bijdragen aan een zo goed mogelijke connectie tussen de inboekingen onder ReFuelEU en het nationale systeem.

Inboeken van private laadpunten

VEMOBIN vraagt zich oprecht af of het verruimen van het inboekrecht voor 'thuisladen' de introductie van elektrisch rijden veel verder helpt. In praktijk zie je dat elektrische rijder die over de randvoorwaarden beschikt (eigen parkeerplaats e.d.) nu al massaal thuislaadpalen installeren. Zeker in combinatie met zonnepanelen (zie de relevante enquêtes van Vereniging elektrische rijders) is thuisladen al de meest aantrekkelijke optie. De thuislaadpaal komt hiermee met de aanschaf van de auto. In de ogen van VEMOBIN kan de ingroei van elektrisch rijden beter worden gestimuleerd met het continueren van de huidige subsidiebedragen in de SEPP. Bij continuering van de SEPP is opnemen van elektriciteit thuis als optie om ERE te creëren een vorm van overheidssubsidie

VEMOBIN denkt wel dat geaggregeerd laden een passend impuls is voor vlootladen. Trucks, bussen, taxibedrijven zullen naar 'nul-emissie stadslogistiek' moeten. In die context kan VEMOBIN dit wel steunen.

VEMOBIN onderkent hierbij dat dat de Uniewetgever inboeking van privaat laden wel expliciet mogelijk maakt. Als de staatssecretaris dit volgt en een zo groot mogelijke toepassing van geaggregeerd inboeken gaat faciliteren, stelt VEMOBIN vast dat het grootste deel van elektriciteit voor vervoer bij de NEa in beeld komt. Dan is het voor robuustheid van het systeem als totaal beter dat levering van elektriciteit tot eindverbruik deel wordt van de verplichting tot broeikasgasreductie. Dat betekent dat ook elektriciteitsleveranciers ERE moeten gaan inleveren.

Het grote voordeel is dat de RED III dan blijft gelden voor het grootste deel van de energie die in vervoer omgaat. Deze verplichting past binnen de RED III. De Uniewetgever stelt vrijstellen van elektriciteit als een optie: de hoofdregel is dat alle geleverde energie voor vervoer onder de reikwijdte van artikel 25 lid 1 valt.

¹ FuelEU Maritime en ReFuelEU Aviation

Tenslotte vraag VEMOBIN of de staatssecretaris de implicaties van bi-directioneel laden heeft meegewogen bij het kunnen inboeken van ERE uit laden. Het kunnen benutten van de accu van de auto om het stroomnet te balanceren is een technologie met potentie. Hoe zou de NEa omgaan met dit aanvullende gebruik van de accu in de auto?

Het lijkt VEMOBIN wijs om de behandeling van alle laadopties binnen energie vervoer regelgeving, deel te laten uitmaken van de impact assessment die wij vragen. Bovenstaande inbreng is zeker niet vrij van aannames.

Artikelsgewijze opmerkingen

Definities

Waarom hanteert de staatssecretaris een smallere definitie van 'locatie' dan de Uniewetgever in de definitie van 'site'?

Artikel 9.7.2.1 Definitie: levering tot eindgebruik

- Inboeken zeevaartbrandstof: dekt dit de in RED III verplichte volumes?
- Is de luchtvaart verplichting binnen ReFuelEU ook gebaseerd op levering tot eindgebruik?
- De verplichting is beperkt tot vloeibaar fossiel. Gelet op het pleit elders om elektriciteit deel van de verplichting, vragen wij of in de impact assessment ook kan bekijken wat de voor en tegens zijn van het opnemen van fossiele gasvormige brandstoffen in de verplichting?

Artikel 9.7.2.6

VEMOBIN begrijpt het doel van deze bepaling, maar vraagt om in het besluit te bepalen dat de verificateur mag worden geselecteerd op basis van ISO-standaarden.

Artikel 9.7.4.2

VEMOBIN vraagt zich af wat de achtergrond is om te verplichten fossiele component van een inboeking te rapporteren. VEMOBIN vraagt af te zien van een verplichting om het fossiele deel te rapporteren, zolang de toegevoegde waarde van deze verplichting niet duidelijk is. Is deze last afgewogen ten opzichte van de extra complexiteit en administratieve lasten? Dit lijkt een punt dat een plaats heeft in de HUF-toets.

Aanvullend vraagt VEMOBIN preciezer te duiden wat gerapporteerd moet worden. Bijv. een blend ethanol en eurobob levert een EN228 brandstof op. Maar het fossiele deel is geen EN228.

Artikel 9.7.4.6

VEMOBIN vraagt of het eerste lid, onder e, sub 1 van toegevoegde waarde is, gelet op de generieke bepaling onder sub 4? Mogelijk komen de tussenteelt gewassen op Annex 9.

Artikel 9.7.4.10

Quote: "wordt niet nogmaals aangewend voor een ander emissiereductiedoel of waarde-instrument"

Tekstueel:

In de ogen van VEMOBIN is dit heel onzorgvuldig geformuleerd. Het ETS is bijvoorbeeld een emissiereductiedoel en zonder heel duidelijke toelichting verbiedt dit artikel dus de inzet van hernieuwbare brandstof om binnen ETS reducties te realiseren.

Uit de toelichting blijkt dat dit om 'vrijwillige broeikasgasemissiereductiesystemen' gaat. Weer een ongelukkige term, omdat de RED III refereert aan 'voluntary schemes' die de informatie in de PoS certificeren. De verwarring in de interpretatie is zeer wel denkbaar.

Doelstelling

Uit navraag blijkt dat wordt bedoeld met dit artikel dat de hernieuwbare energie die bij de NEa wordt ingeboekt, niet mag worden benut als reductie voor scope 3 rapportages van afnemers.

VEMOBIN vindt dit onverstandig beleid. Het verhoogt onnodig de naleveringskosten van het systeem.

De bedoelde vrijwillige overeenkomsten betreffen overeenkomsten tussen bedrijven over hoe de meerkosten voor hernieuwbare brandstoffen te verdelen tussen de belanghebbenden. Dit lijkt ons niet het domein van de overheid en moet aan de markt overgelaten worden. De additionaliteit is hier niet in het geding, het gaat om een het verlagen van maatschappelijke kosten, waar de bereidheid van de markt om te betalen benut wordt, om de totale kosten die worden doorberekend bij eindgebruik te kunnen verlagen.

Neem een transporteur die voor de scope 3 doelstelling van zijn klant op HVO100 schakelt. De premie die hij hiervoor aan zijn brandstofleverancier betaalt, stelt deze in staat tegen een lagere ERE-prijs die HVO100 te kunnen kopen, omdat zijn afnemer al een deel van het prijsgat naar fossiel bekostigt. Door deze

marktinitiatieven te verbieden, kan HVO100 pas uit bij hogere ERE tarieven en leidt dus tot een volgens VEMOBIN onnodige verhoging aan de pomp.

Uitvoering

Vemobin vraagt zich af hoe het "niet nogmaals aanwenden" gecontroleerd kan worden. Bewijzen iets niet te doen is onmogelijk. Ook vraagt VEMOBIN zich af of dit verbod enkel tot de inboekers sterkt, en dus andere partijen in de keten (vervoeder, dienstverlener, eigenaar vervoerd product, etc.) alsnog mogen verwaarden? Als enkel de inboeker het verbod krijgt, lijkt dit ons onrechtvaardig, indien de gehele keten een verbod krijgt, hoe gaat dit gecontroleerd worden?

Titel 9.8 de raffinagereductieverplichting

Artikel 25 stelt geen verplichting aan de raffinaderij

In de ogen van VEMOBIN implementeert de staatssecretaris de raffinageroute verkeerd.

In artikel 25 onder a en b wordt geen doel gesteld voor de reducties door de raffinaderij, maar regels gesteld aan de verplichting die geldt voor brandstofleveranciers en die moet leiden tot een CO₂-reductie door de inzet van hernieuwbare energie. Het tweede lid van artikel 25 gaat niet meer over de verplichting, maar over een aantal aanvullende maatregelen die de brandstofleverancier kan inzetten om de verplichting in te vullen. In het tweede lid van artikel 25 worden onder b door de Uniewetgever twee mogelijkheden gegeven die afwijken van de hoofdregel, namelijk dat de groene moleculen vervoer als eindbestemming moeten hebben:

- 1) RFNBO die ingezet wordt in de productie van (bio)brandstoffen moet meetellen in de algemene doelstelling en in de doelstelling voor RFNBO en bijlage 9a producten;
- 2) Groene moleculen die via het gasnet kunnen worden gedistribueerd, mogen meetellen voor deze beide doelstellingen.

Deze twee routes zijn bewust gecreëerde afwijkingen van de hoofdregel door de Uniewetgever.

De staatssecretaris stelt dat het niet in de rede ligt om de raffinaderij als inboeker in te stellen, omdat deze geen hernieuwbare energie levert voor eindgebruik in vervoer. Dat is niet relevant: de Uniewetgever stelt nu juist RFNBO ingezet als grondstof ("intermediate") voor de productie van (bio)brandstoffen in het tweede lid van artikel 25 onder b gelijk aan RFNBO, die direct is geleverd aan vervoer. De Uniewetgever op basis van praktische overwegingen een alternatief pad. Het ligt dus juist wel in de rede om de raffinaderij als inboeker een plaats te geven in de regelgeving van de energie voor vervoer. De Uniewetgever creëert met artikel 25, tweede lid, onder a, de fictionele situatie dat de inzet van RFNBO in de productie van (bio)brandstoffen gelijk is aan levering met een waterstoftankstation voor vervoer.

De staatssecretaris stelt dat: "de beloning voor het gebruik van hernieuwbare waterstof bij de vervaardiging van conventionele brandstoffen of biobrandstoffen een de raffinaderijhouder toekomt." Dat is een misvatting. De beloning komt toe aan de partij die de groene waterstof produceert. Die ontvangt van de raffinaderij een premium, die de raffinage zal proberen door te leggen door inboeking van de van toepassing zijnde ERE. De raffinaderijhouder is een doorgeefluik van de door de staatssecretaris bedoelde beloning.

Vervolgens stelt de staatssecretaris dat: "het niet in de rede ligt om de verplichting om bij de vervaardiging conventionele of biobrandstoffen hernieuwbare waterstof te gebruiken bij de brandstofleverancier neer te leggen." Dat onderschrijft VEMOBIN. De Uniewetgever schrijft nergens dat welke partij dan ook verplicht is hernieuwbare waterstof in te zetten bij de productie van (bio)brandstoffen. De uniewetgever deed zelfs het omgekeerde, toen ze in de verplichte inzet van groene waterstof in de industrie volgens artikel 22a van de RED III, de inzet van waterstof bij de productie van (bio)brandstoffen met zoveel woorden uitsloot. De uniewetgever opende alleen een dwingende route dat de brandstofleverancier de verplichting uit het tweede lid artikel van artikel 25 onder b mag invullen via groene waterstof, ingezet voor de productie van (bio)brandstoffen.

De Uniewetgever moedigt de lidstaat aan de doelen voor geavanceerde hernieuwbare brandstoffen zo hoog mogelijk te zetten, om de ontwikkeling te stimuleren. Met een ordentelijke implementatie van artikel 25, tweede lid, onder a ontstaat er een mogelijkheid voor bedrijven 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 via de inzet in de productie van (bio)brandstoffen te creëren. De Europese Commissie (DG Energy) stelt: "The intent of RED is to provide a business case for Refineries to switch to Renewable H₂ 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 staatssecretaris negeert de toelichting uit Brussel als ze stelt dat: "titel 9.8 legt de verplichting om de gebruikte hoeveelheid fossiele waterstof te vervangen door een hoeveelheid hernieuwbare waterstof bij de vervaardiging van conventionele of biobrandstoffen, neer bij de raffinaderijhouder: anders dan de

brandstofleverancier kan hij immers bepalen welke soort waterstof in de raffinaderij voor de vervaardiging van brandstof wordt gebruikt.” De EU-commissie stelt nu juist dat de inboeking via de verplichting van de brandstofleverancier moet lopen.

De staatssecretaris lijkt te stellen dat op hen die de hernieuwbare energie kunnen leveren, ook de verplichting tot inzet zou moeten rusten. Maar zo werkt het systeem niet. De leveranciers van benzine en diesel hebben (cf. artikel 25, eerste lid) de verplichting tot CO₂-reductie. De verplichting ligt niet bij de leveranciers van hernieuwbare energie.

VEMOBIN concludeert dat de jaarverplichting zoals beschreven in titel 9.8 geen RED III implementatie betreft. Er is geen grond voor in de richtlijn. Het is een eigen nationale kop van deze staatssecretaris. Zo een nationale raffinagereductieverplichting al aan de orde zou kunnen als nationale maatregel om de groene waterstofeconomie te stimuleren, moet deze veel beter onderzocht worden en is het aan een missionair kabinet om daar op basis van grondige analyse eventueel werk van te maken. Hieronder zullen we daar na een eerste analyse voorstellen voor doen.

Want een raffinagereductieverplichting levert allerhande effecten op, die hieronder worden aangestipt en geen moment worden benoemd in de toelichting.

Verwarring met de implementatie onder artikel 22a.

De Uniewetgever heeft een heel ander instrument gekozen om de inzet van groene waterstof in een industrie mee te mandateren: artikel 22a. Daar is én de bedoelde inzet van groene waterstof voor de productie van brandstof van uitgesloten én dit artikel is volgens de staatssecretaris geen deel van deze implementatie. De staatssecretaris gaat over de jaarverplichting aan brandstofleveranciers.

Artikel 22a legt de verplichting op een afgebakend deel van de door de industrie ingezette waterstof. Onduidelijk is of titel 9.8 aansluit bij deze 'scoping' van artikel 22a. Omdat artikel 25 geen grondslag biedt voor op welke waterstof een nationale verplichting zou moeten rusten, is onduidelijk of de definitie van artikel 22a in titel 9.8 gevolgd wordt. De uitzonderingen van artikel 22a zijn er niet voor niets: ze zijn gemaakt om andere CO₂ reductieprojecten niet te ondermijnen. Gelet op deze onduidelijkheid, is titel 9.8 onvoldoende doordacht. De industriële verplichting zoals in artikel 22a is geformuleerd, is ook geen verplichting door de industrie: het is een verplichting aan de lidstaat. Er wordt momenteel heel zorgvuldig onderzocht door de minister van EZK of en hoe zo'n lidstaatverplichting is door te geven aan de industrie.

Onder de raffinagereductieverplichting, zoals die in titel 9.8 is geformuleerd, ligt geen enkel onderzoek of impact assessment op de doorwerking in de raffinage, noch op de brandstofketen in Nederland. Zo is het voor VEMOBIN nog steeds onduidelijk of de ingezette waterstof die samenhangt met de productie van 'Naphta', grondstof voor de chemie nu mag worden benut voor artikel 25, tweede lid, onder a, of dat deze stroom deel is van de opgave van artikel 22a. Artikel 9.8.2.1 veegt alle ingezette waterstof onder de raffinagereductieverplichting. En leidt hiermee mogelijk tot een dubbele verplichting. Het maar een voorbeeld van de complexiteit die titel 9.8 veroorzaakt, omdat het onvoldoende doordacht en onderzocht is.

Consequenties van een nationale raffinagereductieverplichting

Een nationale raffinagereductieverplichting voor de (bio)raffinaderij, zoals verwoord in titel 9.8, zet het Nederlandse raffinagecomplex op een achterstand ten opzichte van het complex in de buurlanden. De producten van de raffinaderijen in de ARRRRA-sector stromen vrijelijk naar de vraagsectoren. De raffinaderij kan niet binnen een lidstaat een eigen prijs zetten. Die prijs komt op een grotere markt tot stand.

Alle raffinaderijen in de EU moeten onder het ETS CO₂ reduceren. Het ETS kent veel waarborgen om de concurrentiekracht te handhaven. Titel 9.8 gaat daar dwars doorheen en stelt de minst kosteneffectieve reductieroute verplicht, via groene waterstof. Omdat deze kosten zoveel hoger zijn, dan de kosten die een raffinaderij in België of Duitsland zal maken, komt de concurrentiepositie van het complex in Nederland onder druk. Dat zal juist leiden tot afnemende interesse van bedrijven om in Nederland te investeren in CO₂-reductie en hernieuwbare brandstoffen.

Omdat een raffinaderij, in tegenstelling tot een brandstofleverancier, niet in staat is kosten door te leggen naar de eindafnemer, zal deze verplichting ook niet in de beoogde trekkracht op investeringen in groene waterstof resulteren. De waterstofbehandeling waarmee diesel ontzwaveld wordt, wordt in Nederland een veel duurdere activiteit dan elders in ARRRRA of in de EU. De raffinaderij zal trachten de waterstofinname tot het absolute minimum te gaan beperken. Dat is schadelijk voor de industriële transitie, want het is juist de waterstofinfrastructuur die een conventionele raffinaderij kan inzetten om circulaire en hernieuwbare grondstoffen in het proces in te voeren.

Doordat de raffinaderij de ingezette RFNBO niet kan verwaarden, is deze reductieverplichting ook geen stevige basis om een businesscase voor een elektrolyser of importterminal op te baseren. Zie hiervoor de bovenstaande toelichting van DG Energy over wat het doel is van artikel 25, tweede lid, onder a.

In aansluiting op deze snelle analyse vraagt VEMOBIN de implicaties van titel 9.8 door een missionair kabinet beter te onderzoeken op de gevolgen. Vergelijkbaar met het traject dat door de minister van EZK voor artikel 22a wordt gevolgd. Punten van onderzoek kunnen zijn, wat is het effect van de raffinagereductie verplichting:

- Op de positie van raffinaderijen in Nederland.
- Op de investeringsplannen die deze raffinaderijen hebben voor de energietransitie
- Voor de plannen die bestaande en nieuwe spelers hebben om geavanceerde hernieuwbare brandstoffen te maken in Nederland.

VEMOBIN wil graag meewerken aan dit onderzoek.

Beleid van de staatssecretaris voor invulling van het mandaat 'geavanceerd' van de brandstofleverancier

De staatssecretaris zal het beleid met betrekking tot de invulling van artikel 25 eerste lid, onder b, neerleggen in het besluit. Omdat de RFNBO-verplichting voor brandstofleveranciers stevig is, zegt VEMOBIN er graag iets over in deze consultatiereactie op de wet.

De verwachting bij het ministerie is dat de brandstofleverancier in staat zal blijken het RFNBO-mandaat in te vullen met leveringen tot eindgebruik. De leden van VEMOBIN delen dat het wenselijk is dat RFNBO een deel zijn van de verduurzaming van mobiliteit. Wij denken echter dat het bestaande beleid om RFNBO vraag te stimuleren in transport niet voldoende zal blijken voor brandstofleveranciers om het 0,5% mandaat in 2030 te kunnen invullen uit deze leveringen. VEMOBIN stelt voor dit doel van de staatssecretaris deel uit te laten maken van de door ons gevraagde impact assessment en geven daarbij de volgende zaken in overweging om de impact assessment mee in te kunnen kleuren:

- In de bijeenkomst van 31 oktober jl. gaf het ministerie 1 optie voor de invulling van de verplichting geavanceerde brandstoffen (artikel 25, eerste lid, onder b). Het voorstel van VEMOBIN is om hier ook drie scenario's voor te maken:
 - o Het RED III basisscenario: 2,75% dubbeltellend (in energie) waarvan 0,5% dubbeltellend RFNBO.
 - o Het scenario van het ministerie: 5,5% geavanceerd, met 5% annex 9A en een 0,5% RFNBO. (dus met een schot)
 - o Een scenario van 5,5% geavanceerd, waarvan 0,5% RFNBORFNBO, maar dan zonder schot.
- Om vervolgens deze drie scenario door te rekenen op beschikbaarheid voor de brandstofleverancier met;
 - o Bestaand beleid;
 - o Stimulerend beleid op inzet H2 in trucks;
 - o Stimulerend beleid om inzet RFNBO in scheepvaart en luchtvaart;
 - o Stimulerend beleid om extra annex 9A grondstof en conversie routes te ontwikkelen;
 - o Effect van implementeren raffinageroute cf. artikel 25.

Dan ontstaat er inzicht in de effecten en randvoorwaarden voor de brandstofleverancier die het gevolg zijn van de keuzes die voorliggen. Laat duidelijk zijn dat VEMOBIN alle hierboven benoemde stimuleringen steunt. Welke het meest kosteneffectief zijn en meest robuust voor de toekomst, heeft ook onze warme belangstelling.

Voorstel VEMOBIN voor de implementatie van artikel 25, tweede lid, onder a.

Omdat VEMOBIN stelt dat titel 9.8 overbodig is, zijn er voor implementatie van artikel 25, tweede lid, onder a een aantal toevoegingen onder titel 9.7 van de geconsulteerde wet nodig. Hiervoor geldt dat deze structuur (net zoals voor titel 9.8) pas per besluit in werking kan treden.

VEMOBIN doet een voorzet voor de meeste prioritaire artikelen. Dit is niet compleet, maar schetst de lijn van een adequate implementatie.

Artikel 9.7.2.1.

Nieuw vierde lid:

Bij AMVB worden regels gesteld over het gebruik van emissiereductie-eenheden uit andere sectoren, bedoeld in 9.7.3.2, eerste lid, voor het voldoen aan de jaarverplichting, waaronder regels over het maximumgebruik van deze reductie-eenheden.

Artikel 9.7.3.2

Tweede lid onder e) emissiereductie-eenheid intermediaire hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong.

Onder vernummering naar f) emissiereductie-eenheid overig.

Artikel 9.7.4.1

- Eerste lid. Onder extra punt f) de door hem bij de productie van conventionele brandstoffen of biobrandstoffen als grondstof ingezette hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.

- Derde lid: extra punt e) de inboekingen door de producent van conventionele of biobrandstoffen, als bedoeld in het eerste lid, onder f.

Artikel 9.7.4.6

Eerste lid, onder e onder vernummering van huidig e naar f:

één emissiereductie-eenheid intermediaire hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong bij de inzet van niet-biologische hernieuwbare energie als grondstof bij de productie van conventionele brandstof of biobrandstof.

En zo verder voor artikelen die nog volgen. Als VEMOBIN kan helpen om de implementatie van artikel 25, tweede lid, onder a, in titel 9.7, doen wij dat graag

Voorts constateert VEMOBIN dat in 9.8.4 keurig uitgewerkt is hoe de raffinaderij kan inboeken. Volgens VEMOBIN kan 9.8.4 worden benut om bij of krachtens besluit invulling te geven aan het hier boven voorgestelde nieuwe lid 9.7.4.1, derde lid, onder e.

Rest ons u veel succes toe te wensen bij de behandeling van alle ingekomen visies op deze consultatie. Voor aanvullende informatie kunt u zich wenden tot: J.M. Koopmans, mkoopmans@VEMOBIN.nl