



Over bp

bp is een toonaangevend wereldwijd energiebedrijf. Ons doel is om energie voor mens en planeet opnieuw vorm te geven. bp is al meer dan 50 jaar actief in Nederland.

bp ondersteunt een snelle overgang naar een koolstofarme toekomst. We zijn het erover eens dat de wereld moet overstappen op netto nulmissies en we steunen de klimaatdoelstellingen van het Parijsakkoord. We steunen ook de processen van het UNFCCC en het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), met name de versnelling van de klimaatambitie.

In 2020 hebben we de ambitie uitgesproken om tegen 2050 of eerder een 'net zero'-bedrijf te worden en de wereld te helpen 'net zero' te bereiken. Onze onderliggende strategie zal ons in staat stellen onze bestaande capaciteiten te integreren met een aanzienlijke groei in koolstofarme en koolstofvrije bedrijven en markten. bp is van mening dat de wereld een snelle overgang naar een koolstofarm energiesysteem nodig heeft.

Waterstof zal een koolstofarme energie leveren voor activiteiten en processen die moeilijk te elektrificeren zijn, vooral in de industrie: ijzer, staal en chemicaliën voor processen met hoge temperaturen. Waterstof zal helpen om het langeafstandsvervoer in de zee-, luchtvaart- en zwaar vervoersectoren koolstofvrij te maken.

Door voort te bouwen op onze koolstofarme activiteiten en onze bestaande capaciteiten, willen we wereldwijd een leidende positie op het gebied van waterstof opbouwen. Tegen 2030 willen we tussen de 0,5 en 0,7 miljoen ton per jaar voornamelijk hernieuwbare waterstof produceren, terwijl we selectief de kansen van koolstofarm waterstof nastreven. Om dit te bereiken, hebben we toegang tot nieuwe segmenten, zoals de mobiliteits- en industriële sectoren – inclusief het koolstofvrij maken van onze eigen raffinaderijen.

Op basis hiervan reageren we graag op deze consultatie en we hopen dat onze reactie kan bijdragen aan een gemeenschappelijk begrip van de kansen en uitdagingen die voor ons liggen, ten behoeve van de nationale klimaatambities van Nederland.

Introductie

- bp verwelkomt de Nederlandse ambities om klimaatactie te versnellen en begrijpt dat dit wetsvoorstel bedoeld is om de noodzakelijke verduurzaming in de Nederlandse transportsector te stimuleren, via biobrandstoffen, directe elektrificatie en conversie naar andere energiedragers zoals waterstof (of derivaten daarvan).
- bp brengt haar expertise op het gebied van brandstofproductie en de verduurzaming van de transportsector in in haar reactie op deze consultatie.
- bp hecht veel waarde aan de mogelijkheid die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat biedt om bij te dragen aan de komende wetgeving en ondersteunende regelgeving.



Algemene toelichting

- bp verwelkomt de ambitie van de Staatssecretaris om de verduurzaming en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen in de transportsector te versnellen.
- bp erkent dat subsectorale doelstellingen noodzakelijk zijn vanwege de structurele verschillen in en uitdagingen voor de vier verschillende transportmodaliteiten.
- bp steunt de verschuiving van sturing op energie-inhoud naar broeikasgasemissies voor het verduurzamen van de transportsector, alsook de invoering van een specifieke nalevingsoptie voor het gebruik van hernieuwbaar waterstof (RFNBO's).
- bp benadrukt dat de markt voor brandstoffen en energie die in de transportsector worden gebruikt internationaal en zeer liquide is, met grote handelsvolumes tussen landen en zelfs continenten. Daarom is het belangrijk om de impact van wijzigingen in de regelgeving in een internationale context te beoordelen, op het gebied van handel, maar nog belangrijker, ook op het gebied van klimaatimpact en duurzaamheid.
- bp benadrukt voorts dat de voorgestelde raffinagereductieverplichting niet lijkt bij te dragen aan het behalen van de subdoelstelling van 1% RFNBO in vervoer van de (Renewable Energy Directive III) RED III, zolang deze niet zorgvuldig is gekoppeld aan de verplichting voor brandstofleveranciers. In de huidige vorm zal de raffinagereductieverplichting waarschijnlijk een negatief effect hebben op de concurrentiepositie van de Nederlandse raffinaderijen en het risico op carbon leakage vergroten. bp adviseert dan ook om de raffinagereductieverplichting niet op te nemen in de definitieve wettekst.
- bp staat volledig achter de uitvoering van de raffinageroute zoals uiteengezet in de RED III en adviseert om de route open te houden tot ten minste 2035 om de hernieuwbare waterstofeconomie op gang te brengen. Brandstofleveranciers kunnen zo voldoende flexibiliteit krijgen over hoe ze de RFNBO-subdoelstelling van 1% van de RED III, of idealiter een hogere subdoelstelling, kunnen halen.
- bp benadrukt dat veel details die nodig zijn om de voorgestelde wetswijzigingen naar behoren te beoordelen, nog ontbreken, waaronder de impact assessments die ten grondslag liggen aan sommige voorgestelde wijzigingen. Het is dan ook lastig om een volledige reactie te geven op deze consultatie. bp raadt aan om de consultatie over de ministeriële regeling Energie en Vervoer uit te voeren voordat de wet verder wordt uitgewerkt.

Vragen en overwegingen

HBE's naar ERE's

bp staat volledig achter de omschakeling van HBE's naar ERE's, waarmee effectiever gestuurd kan worden op het verlagen van de emissie van broeikasgassen in de gehele keten binnen de transportsector. Een vraag die bp aan de orde wil stellen is hoe deze



omschakeling van invloed zal zijn op de overdracht van HBE's naar ERE's tussen 2024 en 2025. Een duidelijk mechanisme met heldere regels om HBE's om te wisselen naar ERE's met een overdrachtoptie naar 2025 verdient volgens bp de voorkeur.

Raffinageroute

bp is voorstander van de raffinageroute als een manier om brandstofleveranciers in staat te stellen de 1% RFNBO-subdoelstelling van de RED III te halen en ziet de raffinageroute als een aantrekkelijk instrument om hernieuwbare waterstofproductie op te schalen. bp pleit voor opschaling van direct gebruik van hernieuwbaar waterstof in mobiliteit, maar vreest dat de 1% subdoelstelling via deze weg heel moeilijk te halen zal zijn voor 2030. Als onderdeel van het advies om de implementatie van de RED III los te koppelen van een eventuele verplichting voor raffinaderijen, stelt bp voor om de raffinageroute via titel 9.7 in de Wet Milieubeheer te implementeren en een onderscheid te maken tussen een ERE-RFNBO voor direct gebruik in mobiliteit en een ERE-RFNBO voor raffinaderijen. Deze laatste ERE kan worden gekoppeld aan de 1% RFNBO-subdoelstelling van de RED III om mogelijk te maken dat het hernieuwbaar waterstof dat wordt gebruikt bij de productie van (bio)brandstoffen bijdraagt aan het behalen van de RED III-transportdoelstelling. Omdat bp het directe gebruik van hernieuwbaar waterstof in mobiliteit volledig ondersteunt, stelt bp voor om een hogere waarde toe te kennen aan de ERE-RFNBO voor direct gebruik dan aan de ERE-RFNBO voor raffinaderijen. Een dergelijke verschillende waardering zou mogelijke bezorgdheid moeten wegnemen dat hernieuwbaar waterstof wordt geblokkeerd door raffinaderijen en niet beschikbaar komt voor direct gebruik in mobiliteit.

Raffinaderijreductieverplichting

bp interpreteert de voorgestelde raffinagereductieverplichting als een complicerende en daardoor ongewenste nationale beleidsaanvulling, die niet logisch voortvloeit uit de RED III. bp erkent en ondersteunt dat het gebruik van hernieuwbaar waterstof in raffinageprocessen kan voortvloeien uit de naleving van de RED III-doelstellingen, maar ziet niet in hoe een verplichting voor raffinaderijen om dit te doen voortvloeit uit de RED III. Bovendien lijkt de verplichting voor raffinaderijen niet gekoppeld aan de RFNBO-eis van 1% van de RED III, aangezien er geen systeem wordt voorgesteld om te verifiëren dat de geproduceerde brandstof in Nederland wordt verbruikt, en dus meetelt voor de transportdoelstelling. bp vraagt zich af of deze keuze bewust is gemaakt en zo ja, wat de redenering van de Staatssecretaris is?

Daarbij wil bp opmerken dat in 'Aanwijzing 9.4' van de 'Aanwijzingen voor de regelgeving' het principe van zuivere implementatie staat. bp vraagt zich daarom af of de raffinagereductieverplichting, die niet direct volgt uit de RED III, onderdeel zou moeten zijn van dit wetsvoorstel en stelt voor om de uitvoering van de RED III te scheiden van de voorgestelde raffinagereductieverplichting. Op deze manier kan de uitvoering van de RED III zonder vertraging worden voortgezet.

De specifieke subsectorale doelstellingen voor de vier vervoerswijzen (zee, binnenvaart, luchtvaart, land) en de raffinagereductieverplichting zullen worden vastgelegd in toekomstige verordeningen (AMvB/ministeriële regeling Energie en Vervoer). Deze regelgeving is op dit moment nog niet bekend. Bij gebreke van deze voorschriften is het niet



mogelijk om de exacte implicaties van de voorgestelde wijzigingen in de Wet Milieubeheer te bepalen, met name met betrekking tot de raffinagereductieverplichting. bp is van mening dat een grondige impact assessment nodig is voordat het wetsvoorstel definitief wordt afgerond. Op dit moment lijkt de Staatssecretaris niet zo'n grondig impact assessment te hebben uitgevoerd. bp raadt daarom ten eerste aan om een impact assessment uit te voeren om, onder andere, de onderstaande vragen te beantwoorden:

- Hoeveel raffinaderijen vallen onder de raffinagereductieverplichting? Zal de markt voor de speciaal geïntroduceerde RARE-eenheid niet te klein zijn om effectief te zijn?
- Wat zal de wisselwerking zijn met de uitvoering van het transportdoel van de RED III? Hoeveel credits zullen via de raffinageroute verhandelbaar zijn met de ERE-markt? Zullen de RARE-eenheden business-to-business verhandelbaar zijn met de ERE-RFNBO-eenheden?
- Wat is de verwachte waarde van de RARE-eenheden en de ERE-RFNBO-eenheden?
- Wat is de wisselwerking met het industriedoel van de RED III, dat momenteel wordt uitgewerkt door het Ministerie van Economische Zaken, inclusief uitgebreide impact assessments en in consultatie met de industrie?
- Niet helder is of de uitzonderingen genoemd in Art. 22a van de RED III ook zullen gelden voor de berekening van de noemer binnen een raffinagereductieverplichting. Hoe wordt de verplichting berekend? Omvat dit ook waterstof dat als bijproduct wordt geproduceerd door een raffinaderij, bijvoorbeeld in een katalytische reformer? Omvat het waterstof dat wordt gebruikt voor de productie van de totale brandstofpool of alleen brandstoffen die in Nederland worden verkocht? Gaat het om een percentage van de waterstof die nu wordt gebruikt of om een percentage van de totale energie-output van de raffinaderij?
- Welk effect heeft deze raffinagereductieverplichting op de productie van vliegtuigbrandstoffen, met name op SAF? Welke eenheden zullen op deze brandstoffen worden toegepast?
- Wat is het boetesysteem voor niet-naleving? Zou dit worden gezien als een milieuovertreding, gezien het wettelijk kader van de Wet Milieubeheer? Komt er een buy-out systeem?
- Wat gebeurt er als er niet genoeg hernieuwbaar waterstof beschikbaar is danwel de benodigde infrastructuur om toegang te krijgen tot het hernieuwbaar waterstof om aan de verplichting te voldoen?
- Welke impact heeft de raffinagereductieverplichting op de broeikasgasemissies en tegen welke kosten? Leidt de verplichting tot carbon leakage, via de import van brandstoffen uit omliggende landen zonder verplichting?

bp is niet tegen verplichtingen in het algemeen, maar wil wel het belang benadrukken van grondig inzicht in de consequenties van een verplichting voordat deze wordt ingevoerd. In dit licht beveelt bp aan om de optie van de raffinagereductieverplichting niet op te nemen in de definitieve wettekst en eerst een volledige impact assessment uit te voeren.

Als de raffinagereductieverplichting niet gekoppeld is aan de RED III transportdoelen, vreest bp voor verstoring van het gelijke speelveld voor Nederlandse raffinaderijen ten opzichte van hun Europese tegenhangers. Omdat die raffinaderijen op dit moment niet te maken krijgen met een waterstofafnameverplichting, zal de concurrentiepositie van raffinaderijen in Nederland zwaar onder druk komen te staan. Dit effect kan leiden tot koolstoflekkage, zal het investeringsklimaat voor hernieuwbaar waterstof niet ten goede komen en kan de verduurzaming van brandstoffen in Nederland vertragen.



Ook wil bp vragen stellen over de definitie van een 'raffinaderij' zoals die in het consultatiedocument staat. De voorgestelde definitie luidt "een technische installatie waarin waterstof gebruikt wordt bij de verwerking van ruwe aardolie voor de vervaardiging van conventionele brandstoffen of biobrandstoffen". Impliceert deze definitie dat een bioraffinaderij – volgens de wet – niet als raffinaderij wordt gezien? Betekent deze definitie dat biobrandstoffen die in een "gewone" raffinaderij worden geproduceerd onder een verplichting komen te vallen, terwijl biobrandstoffen die in een bioraffinaderij worden geproduceerd, dat niet zullen doen? Als dat het geval is, zou dit er hypothetisch toe kunnen leiden dat een SAF-fabriek in een "gewone" raffinaderij aan andere verplichtingen wordt onderworpen dan een identieke SAF-fabriek in een bioraffinaderij. Dit kan investeringen in bioSAF en e-SAF in Nederland waarschijnlijk sterk vertragen.

Een ander mogelijk gevolg van een raffinagereductieverplichting is dat enig beschikbaar hernieuwbaar waterstof door raffinaderijen wordt verbruikt in plaats van dat dit waterstof beschikbaar komt voor direct gebruik in mobiliteit.

Interacties met andere beleidsterreinen

De Nederlandse overheid heeft zich ten doel gesteld om in 2030 3-4 GW hernieuwbaar waterstof in Nederland te produceren. bp vreest dat een raffinagereductieverplichting niet zal leiden tot de gewenste omvang van de productie van groene waterstof in Nederland. Raffinaderijen worden hiermee waarschijnlijk gestimuleerd om hun waterstofverbruik drastisch te verminderen, bijvoorbeeld door hun productie van biobrandstoffen af te schalen, aangezien biobrandstoffen relatief meer waterstof nodig hebben in hun productieproces dan conventionele brandstoffen. bp is daarom van mening dat de raffinagereductieverplichting niet positief zal bijdragen aan het behalen van de 3-4 GW hernieuwbare waterstof productiedoelstelling.

De Europese Net Zero Industry Act stimuleert het sneller verlenen van vergunningen voor onder meer elektrolyseprojecten. bp ziet op dit moment nog geen oplossingen voor lange vergunningverleningsprocessen in Nederland en maakt zich zorgen over de tijdige vergunningverlening voor elektrolyzers en waterstoftransport. bp benadrukt het belang dat elke verplichting technisch haalbaar moet zijn. Dit vereist dat de nationale plannen voor de aanleg van infrastructuur en de beschikbaarheid van hernieuwbaar waterstof goed op elkaar worden afgestemd.

Slotwoord

bp hoopt van harte dat deze input de Staatssecretaris zal helpen bij het uitwerken van zowel het wetsvoorstel als het daaropvolgende besluit. bp gaat graag in gesprek over de inhoud van dit document.

bp kijkt uit naar de voortzetting van haar betrokkenheid bij de komende consultaties over de implementatie van de RED III-transportdoelen in Nederland.