

Vrijdag 3 november 2023

Wijziging van de Wet Milieubeheer i.r.t. implementatie RED III

Het doel van deze wijziging van de Wet milieubeheer is om de eerste stappen te zetten op weg naar de implementatie van de herziene Richtlijn Hernieuwbare Energie (hierna RED III). De RED III zal naar verwachting later dit jaar formeel worden aangenomen, waarna Nederland en andere lidstaten achttien maanden de tijd krijgen voor implementatie. Deze wetswijziging beoogt de eerste stappen te zetten in het aanpassen van de huidige wetgeving om het Nederlandse hernieuwbare energiesysteem te hervormen. Als Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie (hierna NBAA) richten wij onze inbreng voor deze consultatie puntsgewijs op de vier belangrijkste wijzigingen die het ministerie met deze wijziging in de wet doorvoert. Daarnaast delen wij ook enkele eerste gedachten over de hoogte van de sectorspecifieke verplichtingen die later dit najaar geconsulteerd zal worden.

Voordat we ingaan op de voorliggende wetswijziging, wil de NBAA graag de definitieve overeenkomst over de RED III verwelkomen. De hogere doelstelling van 42,5% hernieuwbare energie voor 2030, gekoppeld aan een doelstelling voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 14,5% voor de transportsector, is een geweldige ontwikkeling die biodiesel in staat zal stellen een eerlijke bijdrage te leveren aan het bereiken van deze doelstellingen. **Om dat te bewerkstelligen is echter een gelijk speelveld cruciaal, zowel tussen de verschillende transportsectoren als tussen de technologieën die worden gebruikt om de uitstoot te verlagen.** Dat is de kern van onze inbreng.

1. De RED III introduceert een jaarlijkse verplichting die gaat gelden per sector: wegvervoer, binnenvaart, zeevaart én luchtvaart. Iedere sector krijgt dan een eigen jaarverplichting, waarvan de hoogte wordt vastgelegd in het Besluit Energie Transport (later dit najaar ter consultatie). Dit zal de huidige sectorbehandeling van transport en de multipliers vervangen. Met andere woorden: met een sectorspecifieke aanpak is de zeevaart vermenigvuldiger, die het gelijke speelveld verstoort, anno 2025 niet langer aan de orde. **De NBAA juicht deze ontwikkeling toe, omdat een verplichting een sector verantwoordelijk maakt voor de eigen emissiereductie en stimuleert daardoor een gelijk speelveld. Dit maakt ook voortzetting van het beleid mogelijk, wat cruciaal is voor het ondersteunen van investeringen. Zoals de afgelopen jaren bij de zeevaart vermenigvuldiger duidelijk is geworden, zou het toepassen van multipliers in een scenario met 'vrije ruimte' kunnen leiden tot verstoring in plaats van tot een evenwichtig speelveld.** Hoewel het geen deel uitmaakt van deze consultatie, voelen we wel de noodzaak om te onderstrepen dat een gelijk speelveld alleen mogelijk is als bij de hoogte van de verplichtingen rekening wordt gehouden met het feit dat sommige grondstoffen in sommige sectoren in aanmerking komen voor Emissiereductie Eenheden (ERE's), maar niet in andere. Hierbij verwijst de NBAA bijvoorbeeld naar grondstoffen uit bijlage IX B in het wegvervoer versus de zeevaart en het feit dat er nog steeds toevoegingen aan bijlage IX worden verwacht. Ook verwijzend naar dat RFNBO's een aparte ERE hebben.

Biodiesel producenten:



Europese en Duitse brancheverenigingen:



2. Daarnaast gaat Nederland met deze wijziging over van een systeem gebaseerd op energie-inhoud (GJ) naar een systeem gebaseerd op CO₂-ketenemissies (kg CO₂eq). Dit betekent dat de Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's) worden vervangen door Emissiereductie-eenheden (ERE's). Een ander gevolg is dat de multipliers die betrekking hebben op het type geleverde hernieuwbare energie, zoals het dubbel tellen van geleverde biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen in bijlage IX, delen A en B, van de RED, de multiplier voor geleverde hernieuwbare brandstoffen (van niet--biologische oorsprong) en de multiplier voor geleverde elektriciteit zijn niet langer van toepassing. Inzetten op CO₂-ketenemissies lijkt te leiden tot een extra prikkel voor de best presterende duurzame (innovatieve) energiedragers. Zoals in Duitsland en Zweden al gebeurt, kan het prikkels bieden om met zo weinig mogelijk schaarse grondstoffen een zo hoog mogelijke CO₂-reductie te realiseren. **Hoewel de NBAA de transitie naar een systeem gebaseerd op CO₂-ketenemissies verwelkomt, lijkt het erop dat de intentie om hernieuwbare routes te ondersteunen die de meest (kosten)effectieve ketenemissiereductie opleveren contraproductief kan blijken te zijn. Effectiviteit is vertrouwen op een correcte berekeningsmethodologie van de broeikasgasemissies om ervoor te zorgen dat het percentage beschikbare biodiesel daadwerkelijk toeneemt in vergelijking met het fossiele alternatief. Er moet ook een eerlijke en evenwichtige stimulans voor grondstoffen worden gegarandeerd; deze kan worden verstoord door oneerlijke limieten, subdoelstellingen en vermenigvuldigers. Er blijven veel vragen over de transitieperiode (zoals van HBE's naar ERE's) en berekeningen (van GJ naar kg CO₂eq). Wij zijn ook van mening dat, omdat de sector overgaat naar een systeem zonder dubbeltellingen, dit tot uiting moet komen in de hoogte van de sectorspecifieke verplichtingen die nog moeten worden geconsulteerd.**

3. Wat betreft het toestaan dat kleinere hoeveelheden hernieuwbare elektriciteit, geleverd aan het wegvervoer en mobiele machines (bijvoorbeeld door een bedrijf met eigen zonnepanelen en laadstations), via een boekingsdienstverlener in het handelssysteem worden gebruikt, **blijven wij als producenten van biodiesel neutraal.**

4. Naast de hierboven genoemde sectorspecifieke verplichtingen wordt vanaf 2025 ook een verplichting voor raffinaderijen ingevoerd om het gebruik van hernieuwbare waterstof in de raffinaderij te bevorderen. Volgens de wetswijziging is dit uitsluitend bedoeld om de inzet van hernieuwbare waterstof bij de productie van conventionele (transport)brandstoffen en biobrandstoffen te belonen. Hierdoor kunnen raffinaderijen die hernieuwbare waterstof gebruiken om fossiele brandstoffen te produceren een Raffinaderij Reductie Eenheid (RRE's) creëren, een aparte eenheid naast de eerder genoemde ERE's, die mogelijk mag worden verhandeld aan de transportsector. **De NBAA kan de gedachtegang van de Europese Commissie en de Nederlandse overheid volgen, maar naar onze mening mag het gebruik van groene waterstof in de raffinaderij niet zoals hierboven beloofd worden. Hoewel het leidt tot CO₂-emissiereductie in de industrie door besparing op het gebruik van grijze waterstof, draagt het niet direct bij aan emissiereductie in de transportsector. Dit voorstel vertegenwoordigt dus een emissiereductie in de industrie die ten koste gaat van de CO₂-emissiereductie in de transportsector. Dit verstoort een mogelijk gelijk speelveld.**

Biodiesel producenten:



Europese en Duitse brancheverenigingen:



Ten slotte is de NBAA, als producent van biodiesel uit afval in Nederland, **geïnteresseerd in de manier waarop het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van plan is de herziening van de Brandstofkwaliteitsrichtlijn in nationale wetgeving te verwerken. Concreet omdat de herziening de introductie van B10 in de lidstaten onderschrijft, zij het met een beschermingsgraad van de huidige B7.** Buurlanden als Duitsland lopen al voorop en staan B10 per april 2024 toe.

Wij danken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de mogelijkheid om input te leveren voorafgaand aan de implementatie en kijken ernaar uit om terug te horen over de problemen die we hebben aangepakt

Over de Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie – NBAA: *het samenwerkingsverband dat zich inzet voor verduurzaming van de Nederlandse transportsectoren middels biodiesel uit afval.*

De NBAA is een alliantie van vijf afval-biodieselproducenten met een productielocatie of vestiging in Nederland: **Argent Energy, Bio Oil Group, Chevron Renewable Energy Group, Greenergy and Muenzer**. De alliantie is daarnaast nauw verbonden met Europese brancheverenigingen voor biobrandstoffen uit afvalstromen. Wij hebben er onze gezamenlijke missie van gemaakt de voordelen en kansen van deze duurzame biobrandstof onder de aandacht te brengen.

Biodiesel gebruikt een anders vervuilende afvalstroom zoals gebruikt frituurvet waardoor fossiele grondstoffen worden vervangen. Door de sterk verminderde uitstoot draagt biodiesel in grote mate bij verduurzaming in transport – aanvullend op andere middelen zoals elektrificatie. De NBAA ziet dan ook een essentiële rol weggelegd in de komende jaren voor deze kosteneffectieve duurzame biobrandstof.

Naast het delen van kennis en expertise, vertegenwoordigt de NBAA de belangen van de industrie om ervoor te zorgen dat biodiesel uit afval een eerlijke behandeling krijgt in wet- en regelgeving. Een eerlijk speelveld in – en tussen de sectoren is hierbij van belang. Wij streven ernaar een betrouwbare gesprekspartner te zijn waardoor weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt die de verduurzaming in Nederland ten goede komen.

Voorzitter: Dickon Posnett, Director Corporate Affairs, Argent Energy

Contact: info@biodieseluitalfval.nl

Website: www.biodieseluitalfval.nl

Biodiesel producenten:



Europese en Duitse brancheverenigingen:

