

## Reactie op internetconsultatie: Wet milieubeheer (RED-III)

Geachte,

SkyNRG verwelkomt de consultatie op de aanpassing van de *Wet milieubeheer* ten behoeve van de implementatie van de richtlijn hernieuwbare energie (RED-III). De implementatie van de RED-III is een essentieel instrument als tussenstap naar een klimaatneutraal Nederland. SkyNRG is sinds 2009 actief in de handel van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) en werkt momenteel aan de ontwikkeling van een SAF fabriek in Nederland. De implementatie van de RED-III versterkt business cases voor SAF productie in Nederland; daarom maakt SkyNRG graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de consultatie.

Zoals gemeld in de consultatie worden in de wet vier zaken gewijzigd:

1. De vier vervoerssectoren krijgen een eigen verplichting om uitstoot van CO<sub>2</sub> te verminderen;
2. Het systeem wordt veranderd door niet langer op energie-inhoud te sturen, maar op CO<sub>2</sub>-ketenemissiereductie;
3. De overheid kan voortaan toestaan dat kleinere hoeveelheden aan wegvervoer en mobiele machines geleverde hernieuwbare elektriciteit via een inboekdienstverlener ook kunnen worden gebruikt in het handelssysteem;
4. De overheid kan een verplichting opleggen aan raffinaderijen om bij het produceren van fossiele brandstoffen in plaats van grijze waterstof hernieuwbare waterstof te gebruiken. Ook wordt de mogelijkheid gecreëerd voor raffinaderijen die hernieuwbare waterstof gebruiken bij het produceren van fossiele brandstoffen een eenheid aanmaken. De overheid kan later besluiten om het beperkt verhandelen van deze eenheden aan vervoerssectoren toe te staan.

Naast deze punten worden er ook andere belangrijke zaken gewijzigd, zoals:

- De mogelijkheid wordt gecreëerd voor gebruik van EREs uit andere sectoren. (artikel 9.7.2.1.) Om sectorsturing mogelijk te maken, zullen vermenigvuldigingsfactoren noodzakelijk zijn;
- Regels rond dubbele verwaardiging van emissiereducties in de vrijwillige markt. Het voorstel vanuit lenW is dat er o.a. géén gebruik gemaakt mag worden van vrijwillige schema's, bijvoorbeeld waar Scope 1 en Scope 3 credits worden verkocht. (Artikel 9.7.4.10) Deze wijziging verbiedt het om zowel emissiereductie eenheden (ERE's) te genereren als een Scope 1/Scope 3 emissiereductie te verkopen aan bedrijven.

Om deze consultatie gestructureerd te beantwoorden wordt eerst ingegaan op het proces, vervolgens wordt ingegaan op de vier vragen uit de consultatie en tot slot zetten wij onze overige punten uiteen.

## Proces

De wijziging van de *Wet milieubeheer* gaat samen met wijzigingen van o.a. de *Regeling energie en vervoer* en het *Besluit energie en vervoer*. Vanwege de strakke tijdslijn worden deze wijzigingen in hoog tempo na elkaar geconsulteerd zodat de RED-III in 2025 geïmplementeerd is. SkyNRG waardeert de keuze van het ministerie om de markt z.s.m. duidelijkheid te verschaffen, echter maken wij ons grote zorgen over de mogelijk nadelige gevolgen van het tempo waarmee IenW de RED-III wil implementeren. De RED-III is d.m.v. de ERE-systematiek in potentie een zeer nuttig instrument voor het realiseren van SAF levering in Nederland en daarmee essentieel voor het behalen van het Nederlandse bijmengdoel van 14 % in 2030. Met deze wetswijziging worden belangrijke keuzes gemaakt die invloed zullen hebben op de wereldwijde SAF markt en daarom is het van groot belang een grondige impact assessment uit te voeren. Wij willen daarom het ministerie oproepen meer tijd te nemen voor een impact assessment waarin naast de effecten van de verschillende scenario's ook de vermenigvuldigingsfactoren voor levering tussen de verschillende sectoren meegenomen wordt. Zonder een dergelijke impact assessment is het voor ons onmogelijk om in te schatten wat de effecten zijn van het wetsvoorstel op de SAF markt.

## Vragen uit de consultatie

1. *Heeft u vragen, opmerkingen en/of suggesties over sectorsturing zoals opgenomen in de wet en/of de toelichting?*

SkyNRG staat positief tegenover sectorsturing. Sectorsturing stelt de Nederlandse overheid in staat om specifieke doelstellingen binnen sectoren te behalen. Dit geeft ook de mogelijkheid om gebruik te maken van vermenigvuldigingsfactoren voor levering van ERE's in andere sectoren waardoor er grotere kans is van belevering binnen een specifieke sector. Voor fysieke levering aan de luchtvaart is dit essentieel; de productie van duurzame brandstoffen in de zeevaart is namelijk goedkoper dan in de luchtvaart. Zonder gebruik van vermenigvuldigingsfactoren zal het onvoldoende aantrekkelijk zijn om aeronautische reductie-eenheden (ARE's) te genereren en in te zetten in de sector luchtvaart d.m.v. SAF.

2. *Heeft u vragen, opmerkingen en/of suggesties over CO<sub>2</sub>-ketenemissiesturing zoals opgenomen in de wet en/of de toelichting?*

SkyNRG staat positief tegenover de wijziging van energiesturing naar CO<sub>2</sub>-ketensturing. De wijziging creëert een impuls om brandstoffen te belevieren met hogere emissiereductie. Hierdoor ontstaat er vraag naar brandstoffen met hogere emissiereductie vanuit de keten. Als gevolg hiervan krijgen producenten een impuls om zuiniger met hun beschikbare grondstoffen om te gaan, meer duurzame energie te gebruiken en hun supply chain CO<sub>2</sub>-vrij te maken.

3. *Heeft u vragen, opmerkingen en/of suggesties over een inboekdienstverlener voor hernieuwbare elektriciteitsleveringen zoals opgenomen in de wet en/of de toelichting?*

Dit is niet relevant voor SkyNRG.

4. *Heeft u vragen, opmerkingen en/of suggesties over een raffinageverplichting zoals opgenomen in de wet en/of de toelichting?*

De definitie van raffinaderij is verwarrend voor ons. In artikel 9.8.1.1. luidt deze als volgt:

*“raffinaderij: een technische installatie waarin waterstof gebruikt wordt bij de verwerking van ruwe aardolie voor de vervaardiging van conventionele brandstoffen of biobrandstoffen;”*

Deze definitie lijkt te stellen dat bij de productie van biobrandstoffen waterstof gebruikt wordt voor de verwerking van ruwe aardolie. Dit is niet het geval. In de bio-raffinaderij die SkyNRG momenteel ontwikkelt wordt geen ruwe aardolie verwerkt. Wel is er waterstof nodig voor het *hydrotreating* proces om kerosine te maken met de juiste kwaliteit.

Wij vragen ons af waarom het ministerie voor deze definitie gekozen heeft, aangezien deze definitie tot verwarring leidt over de toepassing van de raffinageverplichting op bio-raffinaderijen. Bio-raffinage, en in het bijzonder het vervaardigen van SAF, is significant kostbaarder vergeleken met conventionele brandstoffen, en het is onwenselijk om bio-raffinaderijen onderhevig te maken aan de RFNBO-verplichting voor fossiele raffinaderijen. Dit wordt verder versterkt door het gegeven dat de emissiereducties door het gebruik van groene waterstof al worden beloofd via de ketenemissiesturing.

### **Andere opmerkingen**

*Verbieden van dubbele verwaardiging: ERE's i.c.m. toepassingsgebied 3 (Scope 3)*

Artikel 9.7.4.10 wordt uitgebreid met:

*“, alsmede de emissiereductie vanwege de hoeveelheid ingeboekte hernieuwbare energie wordt niet nogmaals aangewend voor een ander emissiereductiedoel of waarde-instrument.”*

Momenteel is het mogelijk om HBE's te genereren en daarnaast ook de Scope 3 emissiereductie die daarmee samenhangt door te verkopen aan bedrijven die binnen de kaders van de vrijwillige markt emissies uit zakelijk vliegen willen reduceren. Dit stelt bedrijven in staat om de business case voor SAF te versterken. Zonder deze financiële steun (vanuit bijvoorbeeld een HBE) is het voor bedrijven financieel onaantrekkelijk om hun uitstoot te reduceren met Scope 3 emissiereducties uit SAF geleverd in Nederland. Het verbieden van dubbele verwaardiging onder het wetsvoorstel leidt ertoe dat SAF voornamelijk naar de Amerikaanse markt zal vloeien, waar het mogelijk is om gebruik te maken van bijvoorbeeld de *Low Carbon Fuel Standard*. Verschillende staten hebben de LCFS en/of belastingvoordelen voor SAF ingevoerd. Aangezien er nog een significant kostengat zit tussen conventionele luchtvaartbrandstof en SAF, ook met de waarde van ERE's meegerekend, komt de ontwikkeling van SAF in Nederland ten goede als bedrijven in staat worden gesteld bij te dragen aan het overbruggen van dit kostengat d.m.v. Scope 3 credits.

Hiervoor is het wel van belang dat de NEa het mogelijk maakt om SAF in te boeken middels het aanleveren van een Proof of Sustainability (PoS) óf een Proof of Compliance (PoC), in lijn met de aanpak van het Verenigd Koninkrijk. De PoS is een document wat wordt uitgegeven door de voluntary schemes, en een PoC is in feite een document waar dezelfde informatie op staat als op de PoS, gekoppeld aan elkaar d.m.v. unieke identificatiecodes. Een dergelijke



aanpak is bovendien nodig om luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen SAF te gebruiken voor hun ETS verplichtingen.

Tot slot lijkt het onwenselijk als de overheid blokkades opwerpt rond het opereren van de vrijwillige markt voor emissiereducties. De regulatoire markt en de vrijwillige markt zijn losstaande systemen met andere regels omtrent emissieboekhouding. Standaarden in de vrijwillige markt (zoals die van SABA en RSB) hanteren richtlijnen rond dubbele verwaardiging. Sommige standaarden staan dit niet toe (vaak gekoppeld aan het additionaliteitsprincipe), anderen wel, afhankelijk van de wensen van luchtvaartmaatschappijen en bedrijven. Wij zien dus geen redenen vanuit een regulatoire invalshoek om dubbele verwaardiging via ERE's en de vrijwillige markt niet toe te staan. Vooral als het niet lukt om fysieke bijmengdoelen voor de luchtvaart op te leggen die hoger liggen dan ReFuelEU, is de vrijwillige markt een nuttig instrument om richting het nationale doel van 14% te komen.

#### *Subverplichting voor Annex IX-A brandstoffen in de luchtvaart*

Als onderdeel van het *Besluit energie en vervoer* zullen er emissiereductiedoelstellingen vastgesteld worden voor de vervoerssectoren, maar ook voor brandstoffen geproduceerd op basis van Annex IX-A grondstoffen en RFNBO's. Deze subverplichtingen zullen in ieder geval gelden voor de sector land. Voor de sector luchtvaart zijn er weliswaar emissiereductiedoelstellingen voorgesteld, maar géén subverplichtingen voor Annex IX-A brandstoffen. Grondstoffen binnen de Annex IX-B categorie zijn eindig en het plafond komt met de huidige aankondigingen van HVO/HEFA fabrieken tot 2030 snel in zicht. De sector heeft een investeringsprikkel nodig voor brandstoffen geproduceerd op basis van Annex IX-A. Zonder deze prikkel zal er pas geïnvesteerd worden als de Annex IX-B categorie is uitgeput en er veel verplaatsing van grondstoffen vanuit andere eindgebruikssectoren zal hebben opgetreden. Het produceren van Annex IX-A brandstoffen is over het algemeen kostbaarder dan Annex IX-B brandstoffen en daarom is een subverplichting een uitstekend instrument voor het introduceren van een investeringsprikkel. Het is van belang dit in te voeren in combinatie met een lagere vermenigvuldigingsfactor voor inboeking van ERE's uit andere sectoren om zo fysieke levering van luchtvaartbrandstof aan de sector luchtvaart te stimuleren.

Uiteraard lichten wij onze reactie graag verder toe middels een gesprek,

Met vriendelijke groet,

Tom Strengers

SkyNRG

[tom.strengers@skynrg.com](mailto:tom.strengers@skynrg.com)

+31 (0) 649635171