

## Reactie Alco Energy Rotterdam op aanpassing Regeling Energie Vervoer

Alco Energy Rotterdam verwelkomt de verlaging van de vermenigvuldigers, maar dit is slechts een bescheiden en, naar onze inschatting, ook onvoldoende stap om het aandeel alternatieve energiedragers met een lagere of geen CO<sub>2</sub>-uitstoot substantieel te verhogen.

Het is opnieuw reparatiewetgeving, tamelijk laat voorgesteld, voor de duur van misschien één jaar en in het beste geval twee jaren. Een systeem wordt in stand gehouden dat ongewenste neveneffecten heeft – minder biobrandstoffen voor wegtransport - en fraudegevoelig is gebleken.

Beter ware het om a) de vermenigvuldigers volledig af te schaffen, b) de vaak besproken BroeiKasgas Eenheid (BKE) nu eindelijk eens te gaan toepassen c) een eerlijke belasting in te voeren op het gebruik van transportbrandstoffen en d) specifieke doelen vast te stellen per sector (zeevaart, binnenvaart, wegverkeer en luchtvaart).

Wat we willen bereiken is helder: minder fossiele brandstoffen in de mix door het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen met een aantoonbaar veel lagere of geen CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Verlaging van de vermenigvuldigers met een gelijkblijvende jaarlijkse bijmengverplichting zal naar alle waarschijnlijkheid resulteren in een hoger fysiek gebruik van fossiele brandstofvervangers. Vanuit die logica kan de aanpassing enkel worden begroet en ondersteund.

De vraag die zich echter opdringt is de volgende: waarom niet een afschaffing van de vermenigvuldigers (zonder verlaging van de jaarlijkse bijmengverplichting)? Als we inderdaad onze afhankelijkheid van import van ruwe olie of brandstoffen willen verminderen, of deze nu afkomstig zijn uit Rusland of elders, waarom dan niet doorpakken en de vermenigvuldigers uit de wet schrappen? (Voor de rapportage aan Brussel kunnen deze uiteraard nog altijd worden gehanteerd zolang de EU dat in de RED toestaat).<sup>1</sup>

Het voorstel ademt knip- en plakwerk terwijl, als voorsorteren op wat uit Europa gaat komen bepalend is dan maar beter het hele systeem grondig tegen het licht houden en aanpassen.

Het ministerie voert immers als tweede rechtvaardiging aan dat de EU-voorstellen voor Fit for 55, waaronder de REDIII, veel hogere doelen voor de inzet van hernieuwbare energiedragers in mobiliteit bevatten dan de bestaande regelgeving. Dat is inderdaad het geval, maar in het voorstel ter wijziging van de Richtlijn Hernieuwbare Energie is ook - voor de eerste keer - de doelstelling voor transport uitgedrukt in een verlaging van de broeikasgasintensiteit. Die aanpak geniet ook de voorkeur van het Europese Parlement.

Als het ministerie nu al wil voorsorteren op wat er in 2025 van kracht wordt, zou het dan niet nu het moment zijn om het BKE-instrument toe te gaan passen? Door de Tweede Kamer is al talloze malen aangedrongen op het hebben van beleid dat stuurt op CO<sub>2</sub>. De BKE is opgenomen in de wet, maar wordt nog steeds niet gebruikt. Terwijl dit de beste maatregel is die ons kan helpen in nog beter presterende biobrandstoffen op de markt te krijgen.

Landen als Zweden en Duitsland, voorlopers in de EU in het gebruik van biobrandstoffen, hebben nooit vermenigvuldigers gebruikt, en zetten in op CO<sub>2</sub>-prestatie (FQD aanpak). Beide landen hebben in combinatie met die CO<sub>2</sub>-doelstelling, indien de verplichte partijen niet aan de bijmengverplichting voldoen, hoge strafheffingen. Voor Zweden is de strafheffing € 454 per ton CO<sub>2</sub>-besparing niet gerealiseerd, Duitsland € 600 per ton en Tsjechië 410 € per ton. In België wordt het niet halen van de bijmengverplichting bestraft met € 900 per m<sup>3</sup>; in Frankrijk is die strafheffing € 1.040 per m<sup>3</sup> en in het VK € 581 per m<sup>3</sup>. Om slechts enkele voorbeelden te geven. In die landen is geen grootschalige fraude met

<sup>1</sup> De Europese Commissie is van oordeel dat vermenigvuldigers beter geschrapt kunnen worden, een enkele uitzondering daargelaten.

biobrandstoffen geconstateerd, terwijl in Nederland het vermenigvuldigingsbeleid helaas een perverse prikkel was voor sommigen om de wet te omzeilen. Een bijkomend effect van het verschil in gekozen beleid is dat Nederland voor veel producenten van duurzame brandstoffen een minder aantrekkelijke afzetmarkt is dan ons omringende lidstaten, omdat verplichte partijen aldaar bereid zijn een betere prijs te betalen om zodoende een strafheffing te voorkomen.

Het is inderdaad zorgelijk dat zoveel biobrandstoffen weglekken naar de scheepvaartsector. Uiteraard moet ook die sector schonere brandstoffen gaan gebruiken, maar als het huidige beleid vooral leidt tot het verleggen van volumes tussen sectoren dan schieten we daar per saldo onvoldoende mee op. Ter voorkoming van deze weinig zinvolle 'concurrentie' tussen transportsectoren is een verlaging van de vermenigvuldiger voor zeevaart mogelijk niet toereikend<sup>2</sup>. Waarom niet kiezen voor HBE – of nog beter een BKE, per transportsector in aanvulling van het bestaande systeem? Per slot van rekening zal uiteindelijk de scheepvaartsector CO<sub>2</sub>-uitstoot moeten verminderen in lijn met het voorstel *FuelEU Maritime*.

En nog een andere manier om al voor te sorteren op wat er vanuit Europa op ons afkomt is aanpassing van de belasting op brandstoffen. Het voorstel van de Europese Commissie om alternatieve brandstoffen lager, of zelfs niet, te belasten, kan ook een uitstekende prikkel zijn om de bijmenging van alternatieve brandstoffen te vergroten.

AER dringt aan op een grondige, tijdige aanpassing van het Nederlandse beleid om meer en beter presterende hernieuwbare brandstoffen in de mix te krijgen. Leidende beginselen dienen daarbij te zijn: CO<sub>2</sub>-prestatie en duurzaamheid in overeenstemming met de Europese wetgeving.

Rob Vierhout  
VP Public Affairs en Communicatie  
Alcogroup - AER

#### **Over Alco Energy Rotterdam**

*Alco Energy Rotterdam is onderdeel van de Alcogroup NV en is gevestigd in Rotterdam. Met een CO<sub>2</sub>-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 570 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 450 duizend ton verrijkte eiwitten voor veevoeder en 400 duizend ton groene CO<sub>2</sub> 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.*

---

<sup>2</sup> Uit het IAK wordt niet duidelijk of een impactanalyse heeft plaatsgevonden welke de te verwachten effecten zijn van een lagere vermenigvuldiger. Om een goede inschatting te kunnen maken of een verlaging zinvol is, dient er een marktanalyse te worden gemaakt op basis van de op dit moment meest gebruikte grondstof voor de zeevaart, te weten putvet. Die analyse zou ook duidelijk moeten maken wat voor de scheepvaartsector de kosten zijn voor het bijmengen van biobrandstoffen en in hoeverre een vermenigvuldiger een marktverstorende werking heeft.