

Reactie Internetconsultatie RED II

Recentelijk verscheen de internetconsultatie inzake de nationale implementatie van de REDII (Renewable Energy Directive II). De Renewable Energy Directive heeft als streven meer hernieuwbare energie in het Europese energiesysteem te stimuleren. Een groot onderdeel daarvan is het energiegebruik in transport, waarvoor een Europese target is gesteld van minimaal 14% hernieuwbare energie in transport in 2030. Via nationale wetgeving zet de Nederlandse overheid in op de realisatie van de RED II doelstellingen. Daarnaast heeft de Nederlandse overheid via het Klimaatakkoord een ambitie vastgelegd om in 2030 2Mton CO₂ reductie in transport te realiseren.

Rolande draagt als leverancier van alternatieve brandstoffen bij aan de verduurzaming van transport via de levering van LNG en BIO-LNG. Met haar klanten zet Rolande in op een verdere vergroening van zwaar wegtransport en een reductie van CO₂ emissies. Om de doelstellingen van zowel de Renewable Energy Directive als het Klimaatakkoord te halen zijn alle CO₂ reducerende technologieën en brandstoffen nodig. Nederland introduceert hiervoor een systeem op basis van Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE) en Broeikasgasreductie-eenheden (BKE). Graag geven wij mee om de volgende aspecten in het oog te houden bij de ontwikkeling van nationale wetgeving:

- Richt het systeem dusdanig in dat verplichtingen al op korte termijn aanzetten tot vergroening. Op dit moment zijn er al brandstoffen beschikbaar die bijdragen aan vergroening. Zorg dat alle beschikbare opties maximaal worden ingezet om nu al de eerste stappen te zetten richting vergroening.
- Houd administratieve belasting van het systeem behapbaar, ook voor nieuwe, kleinere spelers op de alternatieve brandstoffenmarkt. Om ervoor te zorgen dat hernieuwbare brandstoffen in de Nederlandse markt worden ingezet, moeten de opbrengsten en kosten van het Nederlandse systeem concurrerend zijn met systemen in andere landen.
- Een transparant systeem zorgt ervoor dat een betere waarde inschatting voor HBE's/BKE's gemaakt kan worden, waardoor het voor potentiële investeerders makkelijker wordt om investeringsbeslissingen te nemen. Een systeem met targets voor wegtransport die ook kunnen worden ingevuld via opt-ins voor scheepvaart en luchtvaart en multipliers voor specifieke sectoren en brandstoffen gaan ten koste van transparantie van het systeem. Daarnaast is het effect van vermenigvuldigingsfactoren dat er fysiek per saldo minder hernieuwbare energie wordt ingezet.
- CO₂ reductie op basis van well-to-wheel is de juiste basis om de duurzaamheidsprestaties van alle vormen van energie voor vervoer te vergelijken. Sturing op basis van well-to-wheel CO₂ reductie geeft een prikkel om in te zetten op brandstoffen met de beste duurzaamheidsprestatie in de keten.

Introductie BKE systeem met well-to-wheel CO₂ sturing

- De verduurzaming van brandstoffen wordt tot op heden alleen gestuurd op energieaandeel (REDI tot 2021). Het aandeel hernieuwbaar wordt op energiebasis bepaald. Voor ieder aandeel hernieuwbaar wordt daarom de energiewaarde vastgesteld. Deze sturing geeft geen eenduidig zicht op de CO₂-reductie.
- Rolande is voorstander van de introductie van een BKE systeem waarbij wordt gestuurd op basis van well-to-wheel CO₂ reductie. Dit geeft een prikkel aan de markt om te kiezen voor de brandstoffen met de beste duurzaamheidsprestaties en zorgt voor sturing op doelstellingen van zowel de REDII als het Klimaatakkoord.
- Met het oog op de hoogte van de ambities zoals vastgelegd in het Klimaatakkoord, is het wenselijk om iedere vorm van CO₂-reductie te omarmen. Aangezien gasvormige brandstoffen (waaronder LNG als beter fossiel) een lagere well-to-wheel CO₂-uitstoot hebben dan diesel, leveren deze nu al een bijdrage aan well-to-wheel CO₂ reductie. Wij steunen dan ook de visie zoals deze in de wet wordt voorgesteld dat hiervoor BKE's worden toegekend.

- Het HBE en BKE mechanisme moeten een gezonde prikkel geven aan de markt om versneld te verduurzamen. Om daarnaast een prikkel te geven aan investeringen in opschaling van productiecapaciteit van hernieuwbare brandstoffen is het van belang om een stabiele basis te bieden voor de waardeontwikkeling van HBE's en BKE's. Het is daarom van belang schokeffecten in de HBE-waarde bij de introductie van de BKE te voorkomen. Uitgangspunt moet zijn dat bij aanvang de nieuwe HBE-waarde + BKE waarde in ieder geval minimaal op het niveau van de huidige HBE waarde uitkomt. Gezien de hoge CO₂ reductie ambities van het Klimaatakkoord zou een BKE systeem met een over de tijd stijgende reductieverplichting het meest passend zijn.

Governance en Administratieve belasting

- Het berekenen van de CO₂-reductie well-to-wheel is onderdeel van duurzaamheidscertificering die op dit moment al vereist is voor biobrandstoffen. Om maximaal klimaatresultaat uit het systeem te halen, is het aan te bevelen om met feitelijke waarden te werken (*actuals*). Hierdoor zal de markt automatisch kiezen voor de meest effectieve wijze van productie, wat resulteert in de beste energiewaarde én de hoogste CO₂-reductie voor de minste kosten. Daarnaast sluit dit aan bij reeds gebruikte Europees geaccrediteerde certificeringssystemen, waardoor de extra administratieve belasting voor de inboeker beperkt blijft.
- Ook voor nadere eisen die worden gesteld aan de onderbouwing van de geleverde hoeveelheid hernieuwbare energie aan vervoer en geleverde well-to-wheel CO₂ reductie zou het uitgangspunt moeten zijn om geen afwijkende regelgeving te hanteren in Nederland ten opzichte van de rest van Europa. Hierdoor wordt een extra administratieve belasting en dus kostenstijging voor de inboeker gecreëerd en verslechtert de positie van Nederland als interessante markt voor de afzet van hernieuwbare brandstoffen.

Opt-in voor gasvormige brandstoffen

- In het huidige regime onder de REDI heeft Nederland ervoor gekozen om de verplichte bijmenging in te voeren voor benzine en diesel. Benzine en diesel hebben dus nu een verplicht aandeel hernieuwbaar in de brandstof. Nederland heeft er impliciet ook voor gekozen gasvormige brandstoffen hiervan vrij te stellen.
- Rolande heeft als standpunt deze aanpak ook voort te zetten onder de REDII, dit omdat het aandeel hernieuwbaar voor gasvormige brandstoffen nu nog laag is. De markt heeft simpelweg meer tijd nodig om de productie van bio-LNG van de grond te krijgen.

Additionele elektriciteit

- Het principe van het inrichten van een HBE/BKE systeem dat een prikkel moet geven tot verdere verduurzaming matcht niet met een aanpak, waarbij voor elektriciteit geleverd aan vervoer wordt uitgegaan van het landelijk gemiddelde in het elektriciteitsnet. Deze bijdrage telt al mee binnen de elektriciteitssector en kan niet dubbel worden meegeteld. De inboeking van elektriciteit draagt slechts bij aan de hernieuwbare energie voor transportdoelstellingen wanneer wordt geborgd dat het hernieuwbare deel van de ingeboekte elektriciteit additioneel is opgewekt en niet ook elders wordt geclaimd.

Gehanteerde definities hernieuwbare brandstof

- Rolande dringt erop aan een eenduidige definitie van 'hernieuwbare brandstoffen' te hanteren. Onder hernieuwbare brandstoffen vallen hernieuwbare brandstoffen van biologische oorsprong, zijnde biobrandstoffen, en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zijnde brandstoffen gemaakt van hernieuwbare elektriciteit.
- Bij de definitie van biobrandstof (artikel 9.7.1.1) wordt bij biobrandstof alleen naar vloeibare brandstof verwezen. Hier mist een definitie voor biogassen. Voor nieuwe brandstoffen als BIO-LNG is onduidelijk hoe deze in de nieuwe wetgeving worden gepositioneerd. Daarnaast is onduidelijk hoe omgegaan wordt met blends van beter fossiel, zoals een LNG/ BIO-LNG blend.