

**NEDERLANDSE LEVERANCIERS VAN BENZINE EN DIESEL VOOR HET WEGVERKEER LIGGEN OP SCHEMA ALS HET GAAT OM DE VERPLICHTE BIJMENGREGELING. TOCH HOUDT BIOBRANDSTOF DE TANKSTATIONBRANCHE BEZIG, ZOWEL DE TANKSTATION-ONDERNEMERS DIE TRANSPARANTIE MISSEN IN DE PRIJSVORMING ALS DE AUTOMOBILISTEN DIE VREZEN DAT HUN (OUDERE) AUTO NIET BESTAND IS TEGEN DE INVLOED DIE ETHANOL OP DE MOTOR HEEFT. EEN DRIELUIK OVER DE MARKT VAN BIOBRANDSTOFFEN. NU DEEL ÉÉN:**

# MARKT VAN BIOBRANDSTOFFEN; MOEILIJK TE DOORGRONDEN

**L**everanciers van benzine en diesel voor het wegverkeer zijn op grond van de biobrandstoffenverplichting verplicht om een minimum aandeel van de brandstof als biobrandstof op de markt te brengen. Voor 2020 bedraagt dit minimale aandeel 10 procent. De leveranciers van benzine en diesel hebben verschillende opties om aan de verplichtingen te voldoen. Dat kan door biobrandstoffen bij benzine en diesel bij te mengen of door speciale biobrandstofmengsels of zelfs pure biobrandstoffen op de markt te brengen. Echter, ze moeten doormiddel van hun administratie altijd kunnen aantonen dat ze aan de biobrandstoffenverplichting hebben voldaan.

## **De stand van zaken**

De jaarverplichting in 2020 (16,4 procent op energiebasis) overstijgt de bijmenggrenzen die gelden voor diesel (B7) en benzine (E10) in het wegvervoer: 7 procent FAME3 aan diesel en 10 procent bio-ethanol aan benzine (op volumebasis). Dit betekent dat bedrijven, om de verplichte 16,4 procent te realiseren, meer moeten doen dan het bijmengen van 'traditionele' biobrandstoffen in de benzine en diesel die ze leveren aan (met name) wegvoertuigen, om toch aan hun jaarverplichting te voldoen. Chris

van der Straaten van BETA ziet dan ook dat er veel nieuwe producten, zoals blauwe diesel en HVO de markt instromen. "Daarnaast worden ook 'dubbel-tellende' biobrandstoffen uit afvalstoffen en residuen gemaakt. Het produceren van die dubbel-tellende biobrandstof wordt breed gestimuleerd omdat dat leidt tot een snellere afname van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en een grote bijdrage kan leveren aan het voldoen van de bijmengverplichtingen. Aan de andere kant wordt op de productie van zogenaamde conventionele biobrandstof juist de rem gezet. Het gaat hier om producten uit de voedselketen zoals suiker- en zetmeelrijke gewassen."

## **Prijsvorming**

Hoe werkt de productie en inkoop van biobrandstoffen nu precies? Leveranciers van benzine en diesel kunnen aan de verplichting voldoen door zelf biobrandstoffen op de markt te brengen, maar ook door de rechten van een andere partij te kopen. Deze rechten worden opgebouwd door partijen die biobrandstoffen inbrengen zonder benzine en diesel te leveren c.q. die een overschot hebben. Dit administratief verhandelen van biobrandstoffen vindt plaats in de vorm van zogenaamde biotickets. De HBE STX notering is bijvoorbeeld richtinggevend voor de prijs van biotickets. Voor de productprijs

# Deel 1



wordt veelal gekeken naar de noteringen van FAME en ethanol. Doordat er zowel met ticketprijzen als met productprijzen wordt gewerkt, en leveranciers hier andere keuzes in maken, bijvoorbeeld wel of niet op langere termijn inkopen, is het lastig de bioprijs goed onderling te vergelijken, weet adviseur Van der Straaten. Toch merkt hij op dat hij grote verschillen ziet, zowel periodiek als per leverancier. “Voor veel tankstation-ondernemers is onbekend op welke wijze de leverancier voldoet aan de verplichtingen; bijmengen of tickets kopen. Wel worden deze kosten doorbelast aan de tankstation-ondernemer. Waar de ondernemer dus welbewust bezig is met het bepalen van de inkoopprijs voelen de biokosten toch vaak erg aan als een black box waar weinig grip op is.” Ook is volgens Van der Straaten slecht te controleren wat exact het verdienmodel is van de leverancier. “Daar kijken we kritisch naar. Immers, de doorberekende biotoeslag bedroeg de afgelopen maanden soms wel meer dan 10 cent per liter. Dat is serieus en dus geen onderdeel waar lichtzinnig mee omgesprongen moet worden.” Van der Straaten maakt in zijn praktijk mee dat hele veldslagen worden afgevochten voor een halve cent lagere toeslag, maar dat bij het doorbelasten van de biokosten gewoon ‘een vinkje’ is gezet. “BETA heeft met veel succes haar befaamde Gouden Regels-campagne opgezet. Met het toepassen van deze Gouden Regels in het inkoopcontract is ook voor de kleinere ondernemers een level playing field ontstaan. Het belangrijkste onderdeel van de Gouden Regels is inkopen op de wereldmarktprijs. Door op deze wijze in te kopen zit je als ondernemer direct op de margeontwikkeling in de markt. Consequentie van deze inkoopwijze is echter dat de biotoeslag apart wordt doorbelast.” Van der Straaten maakt duidelijk dat BETA ervoor waakt dat van de ingewikkelde prijsvorming geen misbruik wordt gemaakt. “Wil een ondernemer vrij inkopen en zeker weten dat het ook op het punt van biobrandstof goed gaat, dan kan ervoor worden gekozen om via de Vrije Pomp in te kopen. Hier worden de prijzen en toeslagen dagelijks op marktconformiteit gecontroleerd.”

### De consument

Voor ondernemers is de markt van biobrandstoffen een uitdaging. Maar dat geldt ook voor de consument, zo blijkt uit diverse onderzoeken. Zo zijn niet alle consumenten gerust op het steeds meer toevoegen van biobrandstof. Hierdoor kiezen zij vaker voor een premium brandstof waar minder bio-ethanol in zit. Een jaar na de invoering van het E10-benzinelabel blijkt volgens MultiTankcard



## Effect coronacrisis

Alhoewel het verplichte aandeel hernieuwbare energie in 2020 stijgt tot 16,4 procent zal naar verwachting het volume aan benzine en diesel waarop dit percentage wordt toegepast fors lager liggen dan voorgaande jaren, zo meldt de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) in een in juni verschenen rapport. Het is de verwachting dat door de coronacrisis de afzet van benzine en diesel in 2020 afneemt. Het is dan ook goed mogelijk dat de totale jaarverplichting over 2020 in absolute zin lager uitvalt dan die van 2019, en de vraag naar biobrandstoffen in absolute zin daalt. Daar komt bij dat de handel in biobrandstoffen en grondstoffen een wereldwijde markt betreft; slechts 8 procent van de bij de NEa geregistreerde grondstoffen komt uit Nederland. Het is heel goed mogelijk, zo stelt de NEa, dat de levering van grondstoffen in 2020 achterblijft. Aan het begin van de coronacrisis waren al duidelijke effecten van teruglopende levering vanuit China zichtbaar (22 procent van de geregistreerde grondstoffen komt uit China, vrijwel alles gebruikt frituurvet). Ook is het uitvoeren van dubbeltellingsverificaties op locatie een stuk moeilijker geworden, met name die in het buitenland. Als dit ertoe leidt dat er door de verificateur geen dubbeltellingverklaringen kunnen worden opgemaakt, dan zal de betreffende biobrandstof (uit afval en residuen) slechts als enkeltellend op de markt mogen worden gebracht. Fysiek zou er dan meer biobrandstof moeten worden geleverd om aan de verplichtingen te voldoen, aldus de NEa.

dat veel automobilisten kiezen voor het duurdere E5-label waar minder bio-ethanol in zit. Het afgelopen jaar steeg het verkoopvolume van de E5-brandstof met 20 procent, terwijl over diezelfde periode de verkoop van E10 met 5 procent daalde. De populariteit van E5 (voorheen euro 98) is het gevolg van de zorgen over E10, stelt MultiTankcard. Veel automobilisten vrezen dat hun (oudere) auto niet bestand is tegen de invloed die ethanol op de motor heeft. Zo zouden de aluminium onderdelen worden aangetast, net zoals sommige slangen en afdichtingen. Een woordvoerder van de ANWB zegt te herkennen dat onder autogebruikers het gevoel leeft dat E5 beter is voor de auto. Ook Van der Straaten ziet in de cijfers dat het aandeel van E5 aanzienlijk is gestegen. “Op de 98 zit een betere marge, dus deze vlucht is op korte termijn voor de tankstation-ondernemer een klein voordeel.”

*In de volgende editie presenteren we een interview met Theo Pannekeet van Varo Energy. Met hem spreken we over de praktijk van biobrandstoffen.* **B**