



NOTITIE

Afzender: Nick Lurkin, adviseur Klimaat & Milieu bij de KVNR
Ontvanger: Ministerie van Economische Zaken & Klimaat
Datum: zondag 10 december 2023
Soort notitie: Position paper
Onderwerp: Reactie KVNR op internetconsultatie 'Regeling implementatie EU-ETS'

Reactie KVNR op internetconsultatie 'Regeling implementatie EU-ETS'

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vertegenwoordigt meer dan 110 rederijen die zijn gevestigd in Nederland. Deze reders hebben schepen die veelal EU- en EER-havens aandoen en dus onderhevig gaan zijn aan EU-ETS vanaf 1 januari 2024.

De KVNR omarmt het doel van klimaatneutraal (concreet: netto nul uitstoot van broeikasgassen in 2050) en staat positief tegenover het beprizen van de uitstoot van CO₂. Dit om de verduurzaming en uitfasering van broeikasgassen afkomstig van onze sector te versnellen. Wel ziet de branchevereniging voor Nederlandse reders nog wat aandachtspunten om een emissiehandelssysteem te implementeren dat goed aansluit bij de dagelijkse praktijk van reders, zorgt voor een gelijk speelveld én bijdraagt aan de reductie van broeikasgassen.

De KVNR vraagt uw aandacht voor de volgende 4 punten als reactie op deze consultatie.

1. Op dit moment vindt er binnen het VN-agentschap Internationale Maritieme Organisatie (IMO) de discussie plaats over maatregelen voor de reductie van CO₂ en andere broeikasgassen, waaronder ook een vorm van beprijzing (naast normering). Dit is een onderdeel van de IMO-klimaatstrategie, met als doel netto nul uitstoot van broeikasgassen van de mondiale zeevaart in 2050. De maatregelen moeten in 2025 worden aangenomen, met een datum van inwerkingtreding in 2027. Om dubbele betaling van dezelfde uitstoot en extra administratieve lasten te voorkomen, is de KVNR van mening dat de Nederlandse overheid én de EU duidelijker moet formuleren dat er de voorkeur is voor één mondiaal normerings- en beprijzingssysteem i.p.v. verschillende regionale (in dit geval EU) maatregelen als EU-ETS. Zodra de IMO-lidstaten gelijke maatregelen overeenkomt, dient EU-ETS te vervallen voor de zeevaartsector om



bovengenoemde redenen.

2. EU-ETS geldt vanaf 1 januari 2024 alleen voor vracht- en passagiersschepen boven 5000 brutoton (GT). Veel schepen die tussen EU-/EER-havens varen zijn juist schepen kleiner dan deze ondergrens van 5000 GT. Om de verduurzaming van de kleinere schepen < 5000 GT én een gelijk speelveld te bewaren, is het essentieel dat de ondergrens voor **alle** vracht- en passagiersschepen naar 400 GT gaat en niet alleen voor het scheepstype 'general cargo'. De KVNR is daarmee ambitieuzer dan de (Europese) wetgever en ziet graag dat de EU dit ook meeneemt bij de herziening van EU-ETS voor de zeevaart in 2025/2026.
3. EU-ETS gaat vanaf 1 januari 2027 ook voor 'offshore-schepen' gelden en deze scheepstypen zullen vanaf 1 januari 2025 hun uitstoot van CO₂ moeten gaan bijhouden. In lijn met de inbreng van de Vereniging van Waterbouwers op deze consultatie, is de KVNR van mening dat er snel zaken duidelijk moeten worden hoe reizen van 'offshoreschepen' moeten worden gerapporteerd en hoe deze atypische vloot wordt meegenomen in EU-MRV en EU-ETS daar ze geen reizen van haven A naar haven B maken. De administratieve lasten voor reders met offshore-schepen zullen overigens wel toenemen, daar zij nog niet onder EU-MRV vallen. Dit klopt niet met artikel 3.4 waarin staat dat de administratieve lasten niet zullen toenemen. Die nemen met reders met offshore-schepen wel toe.
4. EU-ETS is bedoeld als prikkel om de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen (kostenefficiënt) te doen reduceren. De verwachting is dat het gebruik van biobrandstoffen de eerste jaren na 1 januari 2024 enorm zal toenemen. In het geval een schip gebruik gaat maken van biobrandstoffen, zullen reders in het bezit moeten komen van een Proof of Sustainability (PoS) om aan te tonen welke biobrandstof is gebruikt en tot in welke mate die reder korting krijgt op het aantal benodigde emissierechten. Zoals wij begrepen is het lastig om een kopie van zo'n PoS te ontvangen i.v.m. andere verplichtingen (RED-III) voor de brandstofleveranciers. Om problemen te voorkomen roepen wij, in lijn met punt 1 van de inbreng van VEMOBIN op deze consultatie, op dat de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) toeziet op de geleverde biobrandstof en de daaraan horende CO₂-reductie zodat de reder de korting houdt op het benodigde aantal emissierechten voor de betreffende reis/reizen waarmee op deze biobrandstoffen is gevaren.

