

Reactie op de wijziging van het Besluit energie vervoer

Brandstofleveranciers binnenvaart als onderdeel van de verplichting

In het wetsvoorstel (Wet Milieubeheer) wordt een jaar- en een reductieverplichting geïntroduceerd over tot verbruik uitgeslagen diesel aan de binnenvaart. Een dergelijke verplichting is niet opgenomen in de Richtlijn Hernieuwbare Energie, maar is het gevolg van afspraken die zijn gemaakt in het Klimaatakkoord. In het Klimaatakkoord wordt hierbij expliciet verwezen naar de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (hierna Green Deal). Aangezien de (vrijwillige)afspraken die zijn gemaakt in de Green Deal de basis vormen voor het brengen van de binnenvaart onder de jaarverplichting, dient nader stil gestaan te worden om welke afspraken dit nu precies gaat. Opvallend is dat in de Nota van Toelichting bij het concept besluit, slechts verwezen wordt naar één afspraak uit de Green Deal, te weten:

“IenW heeft in 2021 de herziene Richtlijn hernieuwbare energie (REDII) in de nationale wetgeving geïmplementeerd. Met deze implementatie gaat ook de binnenvaart vallen onder de partijen waarvoor een jaarverplichting hernieuwbare energie voor vervoer geldt. Dit zal leiden tot een stapsgewijze verhoging van de verplichting tot bijmenging van duurzame biobrandstoffen.”

In de Green Deal zijn echter een aantal voorwaarden opgenomen waaraan voldaan moet worden, wil de sector haar toezegging tot verduurzaming kunnen nakomen. Wij zullen ons hierbij beperken tot de belangrijkste voorwaarde, het creëren van een level playing field. Deze conditie is ook expliciet in de Green Deal opgenomen:

“Het inzetten van duurzame biobrandstoffen kan op korte termijn leiden tot een reductie van CO₂-uitstoot door binnenvaartschepen.

In 2015 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu opdracht geven tot een onderzoek naar de effecten op lange termijn van mogelijke beleidsscenario's gericht op verbetering van milieuprestaties van schepen binnen de bestaande binnenvaartvloot (Rapport Inventarisatie milieuprestaties bestaande binnenvaartvloot West-Europa, december 2015). Naar aanleiding van dit rapport heeft de Minister aan de Tweede Kamer laten weten het rapport te willen gebruiken als grondslag voor de Nederlandse inzet in de richting van de (andere lidstaten van) van de EU en de CCR, over zowel ambities voor verdere verduurzaming van de binnenvaart als de aanpak hiervan. De Nederlandse inzet in het internationale overleg is tweeledig:

- 1. Meer ambities zijn nodig voor vergroening van de bestaande West-Europese binnenvaartvloot richting 2040. Met de met ingang van 2020*

verwachte Europese regelgeving voor nieuwe motoren en de invoering van emissienormen om toegang te krijgen tot de Rotterdamse haven in 2025, worden op langere termijn nog te bescheiden resultaten geboekt;

2. Uitgaande van verdergaande vergroening van de bestaande binnenvaartvloot op vrijwillige basis, is een aanvullende aanpak nodig waarbinnen financiële ondersteuning van investeringen een noodzakelijk onderdeel is. Vanwege het internationale karakter van de binnenvaart en vanwege borging van het Level Playing Field zal deze aanpak op Europees niveau moeten liggen."

"IenW spant zich in internationaal verband (IMO, CCR en EU) in, voor ambitieuze afspraken over verduurzaming van de zee- en binnenvaart, met als doel investeringszekerheid te bevorderen en het mondiale gelijke speelveld in stand te houden."

In de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens worden tussen verschillende sectoren en de overheid afspraken gemaakt om gezamenlijk te werken aan groene groei. Initiatieven uit de sectoren staan daarbij aan de basis. Daar waar deze tegen belemmeringen aanlopen die volgens initiatiefnemers kunnen worden aangepakt door de overheid, dient de overheid zich in te zetten deze weg te nemen of op te lossen om zo deze initiatieven te faciliteren en te versnellen. In een Green Deal leggen partijen hierover concrete afspraken schriftelijk vast. Zo heeft de sector in de Green Deal van haar kant vastgelegd zich in te spannen om de binnenvaart te verduurzamen. Hierover zijn concrete doelen geformuleerd. Door de binnenvaart onder de jaarverplichting te brengen legt de overheid een verplichting op, die in strijd is met het vrijwillige karakter van de Green Deal.

Gevolgen van het brengen van de binnenvaart onder de jaarverplichting

Het brengen van de binnenvaart onder de jaarverplichting heeft grote economische gevolgen voor de bunkersector. Als gevolg van het internationale karakter van de binnenvaart kunnen schepen eenvoudig tijdens het transport in andere landen (met name België en Duitsland) bunkeren. Gegeven het feit dat er in Europa geen accijns over de brandstof betaald hoeft te worden, komen de brandstofprijzen tussen de landen onderling sterk overeen. Het ligt dan ook voor de hand dat gebunkerd wordt daar waar de brandstofprijs het goedkoopst is. Voorzien is dat de inzet van biobrandstoffen in de scheepvaart zal leiden tot een aanzienlijke verhoging van de brandstofprijzen. Als de binnenvaart vanaf 2022 onder de jaarverplichting komt te vallen kost dit de gehele sector 90mln olopend tot 145mln in 2030.¹

In het Klimaatakkoord is een minimale doelstelling van 5 PJ aan gebruikte biobrandstoffen in de binnenvaart opgenomen die in 2030 een CO₂-reductie van circa 0,5 Mton oplevert. De sector kan dit uitsluitend waarmaken als er sprake is van een level playing field. Op basis van marktinformatie is de verwachting dat de sector, als gevolg van de stijging van de brandstofprijzen, de helft van haar omzet gaat mislopen. Dit heeft tot gevolg dat er Carbon Leakage zal ontstaan, welke geheel in strijd is met de doelstellingen uit het Klimaatakkoord om de CO₂ uitstoot ook in deze sector te verminderen.

Als neveneffect kan dit ook tot gevolg hebben dat de algemene doelstelling van 5 Mton CO2 reductie uit het Klimaatakkoord niet gehaald gaat worden.

Aanbevelingen

1. Introduceer een jaarverplichting voor de binnenvaart alleen gelijktijdig met buurlanden België en Duitsland, en hanteer daarbij zoveel mogelijk hetzelfde groeipad.
2. Gezien de bijzondere tankinfrastructuur voor de binnenvaart en de te bewerkstelligen acceptatie van biobrandstof door de eindverbruikers in de binnenvaart, is een afwijkend groeipad met stapsgewijze verhoging aan te bevelen. Voorkomen moet worden dat bunkeraars meteen bij aanvang in grote mate afhankelijk worden van aanbod in de HBE markt. Dit geeft hen tevens de gelegenheid gestaag toe te werken aan een eigen invulling van de jaarverplichting.

Rotterdam, 5 januari 2021

Varo Energy Inland Bunkerservice B.V.,

namens deze,

Henk Wolthaus.

¹ Aannames: 51 PJ (pagina 19 concept besluit), 16,4% energie in 2022 en 27,1% energie in 2030 en een HBE prijs van EUR 10,50.