

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 2020, nr. IENW/BSK-2020/ , tot wijziging van de Regeling energie vervoer in verband met het wijzigen van de uitslag tot verbruik van vloeibare biobrandstof aan zeeschepen en de verkrijging van exploitatiereductie-eenheden over het kalenderjaar 2021

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 7, zesde lid, en 41 van het Besluit energie vervoer;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling energie vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 31 wordt '1 maart 2021' telkens vervangen door '1 maart 2022'.

B

In artikel 32 wordt '1 maart 2021' telkens vervangen door '1 maart 2022'.

C

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel 3, vervalt 'en zeevaartschepen' en wordt 'een binnenvaart- of zeeschip' vervangen door 'een binnenvaartschip'.
2. Onderdeel 4 vervalt.

ARTIKEL II

1. Artikel I, onderdelen A en B, treedt in werking met ingang van 1 januari 2021, met dien verstande dat de artikelen 31 en 32 van de Regeling energie vervoer zoals deze luiden tot 1 januari 2021 van toepassing blijven op de verkrijging van exploitatiereductie-eenheden ten behoeve van het voldoen aan de rapportage- en reductieverplichting over het kalenderjaar 2020.
2. Artikel I, onderdeel C, treedt in werking met ingang van 1 januari 2021.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Toelichting

1. Inleiding

Met onderhavige wijziging wordt de Regeling energie vervoer op twee punten aangepast. Deze aanpassingen zijn nodig om goede uitvoering te kunnen geven aan de systematiek van hernieuwbare energie voor vervoer, zoals neergelegd in titel 9.7 van de Wet milieubeheer, en aan de in titel 9.8 van de Wet milieubeheer neergelegde systematiek van de reductieverplichting broeikasgasemissies, voor het kalenderjaar 2021.

2. Biobrandstoffen in scheepvaart

De eerste wijziging heeft betrekking op de inzet van hernieuwbare energie in de zeevaart, als onderdeel van de systematiek van de jaarverplichting van titel 9.7 van de Wet milieubeheer. Deze systematiek, die een uitvoering is van de richtlijn hernieuwbare energie¹, bestaat hierin dat brandstofleveranciers in een olopende jaarverplichting gehouden zijn om een percentageel deel van de energie-inhoud van de geleverde benzine en diesel aan - met name - wegvervoer te compenseren met energie voor vervoer uit hernieuwbare bronnen. Deze compensatie kan bestaan uit de inzet van biobrandstoffen, hernieuwbare brandstoffen of elektriciteit, aan allerlei vormen van vervoer, zoals bijvoorbeeld transport over de weg, het water en door de lucht.

In 2018 is met de inwerkingtreding van de vernieuwde titel 9.7 van de Wet milieubeheer² besloten om transport door zeevaart ook onderdeel te laten uitmaken van de systematiek van de jaarverplichting. Brandstofleveranciers aan wegvervoer met een jaarverplichting kregen zo de optie om zélf hernieuwbare energie in zeevaart in te zetten, voor de verkrijging van zogenaamde hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's; één gigajoule energie-inhoud hernieuwbare energie vertegenwoordigd één HBE), dan wel deze HBE's op te kopen via de handelssystematiek. Deze mogelijkheid was gecreëerd om de acceptatie van biobrandstoffen in de zeevaart te vergroten, alsmede om ervaring op te doen met het bijmengen van biobrandstoffen in de zeevaart, beide vanuit de gedachte om - op beperkte schaal - biobrandstof in te zetten met het oog op toekomstige afspraken over de verduurzaming in de scheepvaart in internationaal verband.

Op dit moment blijkt echter dat de inzet van biobrandstoffen in zeevaart disproportionele vormen aangenomen heeft. De eerste prognoses laten een factor 6 groei zien ten opzichte van het vorig jaar. In totaal gaat het nu om een aandeel van 19% van zeevaart onder de jaarverplichting in 2020 (raming NEa september 2020³).

De grote volumes aan leveringen die in de zeevaart ter verkrijging van HBE's worden ingeboekt, tellen evenwel niet mee voor de nationale klimaatafspraken⁴,

¹ Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (PbEU L 140).

² Stb. 2018, 137.

³ Zie <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z17885&did=2020D38674>

⁴ Zie ook Klimaatakkoord (Kamerstukken II, 2018/19, 32813, nr. 342).

noch voor de Europese verplichtingen voor hernieuwbare energie⁵ en CO₂-reductie⁶, die met name zien op de inzet van hernieuwbare energie in het wegvervoer. Ondanks dat ook zeevaart dient te verduurzamen, is met dit instrument niet beoogd een dussdanige opschaling te faciliteren. Om ten behoeve van het voldoen aan de jaarverplichting voor het kalenderjaar 2021 een disproportioneel beslag van biobrandstoffen in zeevaart te voorkomen, zal met onderhavige wijzigingsregeling de mogelijkheid van inboeking van geleverde hernieuwbare energie aan scheepvaart in ieder geval ten behoeve van het voldoen aan de jaarverplichting voor het kalenderjaar 2021 niet meer mogelijk zijn.

De afweging of en in hoeverre na het kalenderjaar 2021 de inzet van biobrandstoffen voor scheepvaart nog onderdeel uit moet maken van de systematiek van hernieuwbare energie, bijvoorbeeld beperkt tot de inzet van geavanceerde hernieuwbare brandstoffen, zal worden betrokken bij de vaststelling van nieuwe regelgeving in verband met de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED II⁷), alsmede de afspraken uit het Klimaatakkoord.

3. Voortzetting verkrijging van UER's in 2021

De tweede wijziging ziet op de mogelijkheid voor de verkrijging van exploitatiereductie-eenheden (hierna: UER's) voor het voldoen aan de wettelijke broeikasgasemissiereductieverplichting voor vervoer voor het kalenderjaar 2021. Deze wijziging houdt verband met de overgang naar de – reeds hiervoor aangehaalde - nieuwe wettelijke regels met ingang van 1 januari 2022, in het kader van de implementatie van de RED II.

Om te voldoen aan de Richtlijn brandstofkwaliteit, zoals gewijzigd met de ILUC-richtlijn⁸, is in 2018 in de Wet milieubeheer met titel 9.8 de systematiek van de reductieverplichting broeikasgasemissies geïntroduceerd.⁹ Voor deze reductieverplichting broeikasgasemissies is vervolgens in het Besluit energie vervoer het percentage broeikasgasemissie opgenomen dat leveranciers van brandstoffen in het kalenderjaar 2020 verplicht zijn om over de door hen geleverde benzine en diesel te verminderen. Recentelijk is met een wijziging van het Besluit energie vervoer de systematiek van de reductieverplichting gecontinueerd ná het kalenderjaar 2020, met de vaststelling van een gelijklopend percentage voor het kalenderjaar 2021, te weten zes procent.

⁵ Zie noot 1.

⁶ Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad.

⁷ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (herschikking) (PbEU 2018 L 328).

⁸ Richtlijn (EU) 2015/1513 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen alsmede in verband met de operationalisering van de reductieverplichting uit Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof (PbEU 2015 L 239).

⁹ Artikel 9.8.2.1 van de Wet milieubeheer.

De brandstofleverancier kan geheel of gedeeltelijk aan zijn reductieverplichting voldoen door te bewerkstelligen dat hij in zijn hoedanigheid van leverancier tot eindverbruik voldoende HBE's heeft om aan zijn jaarverplichting te voldoen. De HBE's vertegenwoordigen, naast een bijdrage van 1 gigajoule aan het behalen van de jaarverplichting, immers ook een bijdrage aan het behalen van de reductieverplichting (zie artikel 9.8.2.1, tweede lid, van de Wet milieubeheer). Daarnaast kan de leverancier aan zijn reductieverplichting voldoen door de inzet van betere fossiele brandstof (bijvoorbeeld LPG, CNG of LNG). En ten slotte mag de leverancier geheel of gedeeltelijk aan zijn reductieverplichting voldoen met de inzet van UER's (*Upstream Emission Reductions*). Deze eenheden zijn afkomstig uit het Duitse UER Register of uit een projectactiviteit van een bestaande, veilige en beproefde systematiek, te weten het mechanisme voor schone ontwikkeling (CDM) uit het Protocol van Kyoto. UER's zijn emissiereducties die zich voordoen in de aardolieketen voordat de aardolie de raffinaderij bereikt. Het betreft een limitatief, in bijlage 9 van de regeling opgesomd, aantal projectactiviteiten, voornamelijk op het gebied van affakkelen van methaan dat bij de aardoliewinning ontstaat.

Gelet op de continuering van de systematiek van de reductieverplichting in het kalenderjaar 2021, zal ook de verkrijging van UER's ten behoeve van dat kalenderjaar mogelijk zijn. Dit betekent dat de in de artikelen 31 en 32 van de Regeling energie vervoer genoemde datum wordt gewijzigd in 1 maart 2022.

4. Gevolgen

PM

5. Internetconsultatie

PM

6. Inwerkingtreding

Deze wijzigingsregeling treedt in werking op 1 januari 2021. Dit is in overeenstemming met de vaste verander momenten. Zoals in artikel II, tweede lid, is aangegeven, blijven de artikelen 31 en 32 van de Regeling energie vervoer, zoals deze luiden tot 1 januari 2021, van toepassing op de verkrijging van UER's ten behoeve van het voldoen aan de rapportage- en reductieverplichting over het kalenderjaar 2020.

DE STAATSSECRETARIS VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer