

# **Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie, INCLUSIEF reactie IenW**

## **Wijziging Regeling energie vervoer ivm UER's en scheepvaart 2021**

### **(Internetconsultatie van 29 oktober tot en met 26 november 2020)**

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Regeling energie vervoer:

1. In de regeling wordt de inzet van biobrandstoffen in zeevaart uitgesloten, waarbij het voornemen is de inzet van geavanceerde biobrandstoffen in zeevaart wel toe te staan. Conform voornemens uit Kamerstuk 34717-8.
2. De mogelijkheid om met exploitatiereductie-eenheden te voldoen aan de broeikasgasemissiereductieverplichting wordt doorgezet in verband met de overgang naar nieuwe wettelijke regels per 1-1-'22.

#### **Doelgroepen die door de regeling worden geraakt**

- Brandstofleveranciers van benzine en diesel (leveranciers tot eindverbruik);
- Leveranciers van hernieuwbare energiedragers (inboekers, met name van hernieuwbare energie aan zeevaart);
- Gebruikers van benzine en diesel;
- Tankstationhouders (indien er nieuwe brandstoffen moeten worden aangeboden);
- Investeerders in nieuwe infrastructuur;
- De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa).

Met de regelgeving energie vervoer wordt primair beoogd om nationale en Europese Klimaatverplichtingen te realiseren dan wel daar significant aan bij te dragen met het verduurzamen van met name wegtransport. De verplichting, en de kosten, om dit doel te realiseren zijn gelegd bij de brandstofleveranciers van benzine en diesel aan voornamelijk wegtransport. Het Kabinet heeft er ook voor gekozen om zeevaart en luchtvaart vrijwillig onderdeel te maken van de systematiek. Deze sectoren hebben geen verplichting maar inzet van hernieuwbare energie in deze sectoren kan omgezet worden tot een verhandelbare eenheid (HBE) die verkocht of ingezet kan worden door de brandstofleveranciers aan wegvervoer; de partijen met een verplichting. Deze mogelijkheid was voorzien om ervaring op te doen met het bijmengen in de zeevaart en luchtvaart, vanuit de gedachte om op beperkte schaal biobrandstof in te zetten met het oog op toekomstige afspraken in internationaal verband.

## **Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen**

### ***Effect op doelstellingen:***

De hoogte van het percentage van de jaarverplichting voor 2021 wordt geregeld in het Besluit energie vervoer. Brandstofleverancier van benzine en diesel moeten deze jaarverplichting met hernieuwbare brandstofeenheden voldoen, die afkomstig zijn van de leveranciers van hernieuwbare energiedragers. Voor zover de hernieuwbare energiedragers aan zeevaart geleverd zijn, tellen in 2021 alleen nog geavanceerde hernieuwbare biobrandstoffen (RED II bijlage IX lijst A) mee onder deze regelgeving.

### ***Geen effecten voor het toezicht.***

Het betreft voortzetting van de al bestaande taken van de NEa.

### ***Effecten voor Bedrijven:***

Alhoewel een aantal bedrijven effecten kunnen ondervinden, is er geen eenduidig effect aan te wijzen voor de bedrijven vanwege de grote variëteit in de markt betreft type energiedragers, grondstofbasis en sector. Op hoofdlijnen heeft deze wijziging een positief effect op partijen die investeren in geavanceerde hernieuwbare brandstoffen in wegvervoer. Dit zijn ook de brandstoffen waaruit groei moet komen om de afspraken uit het Klimaatakkoord in 2030 te realiseren. Anderzijds betekent het een beperking van afzetmogelijkheden van niet-geavanceerde hernieuwbare brandstoffen in zeevaart in dit instrument.

### ***Effect voor de consument:***

Geen wijzigingen ten opzichte van de bestaande regelgeving voor wegvervoer, binnenvaart en luchtvaart. De consument in de zeevaartsector, de internationale schepen, kunnen enkel nog geavanceerde hernieuwbare brandstoffen concurrent aangeboden krijgen ten opzichte van fossiel omdat de meerkosten gedekt worden door de verhandelbare eenheid (HBE) die de brandstofleveranciers aan wegvervoer betalen. Andere soorten geleverde hernieuwbare energie, zoals uit gebruikt frituurvet, vallen dan buiten deze systematiek en wordt niet beloond met een HBE.

### ***Voor het milieu:***

Geen wijzigingen ten opzichte van bestaand beleid.

## **De reacties**

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 23 reacties binnengekomen, waaronder 2 dubbele, zodat er sprake is van 21 indieners. Hiervan zijn er 11 openbaar. Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en Branche-organisaties: waaronder Esso, GoodFuels, AFS Energy, Greenenergy Fuels, Finco, NVDB/MVO/Vernof (ongeveer 85%)
- Havens: waaronder havenbedrijf Rotterdam en Seaport Groningen (ongeveer 10%)
- Overheidsorganisaties: waaronder Ministerie v Defensie (ongeveer 5%)

## 1. Algemeen beeld van de reacties

De reacties zijn divers.

De belangrijkste opmerkingen zijn gericht op de inperkende maatregelen in dit instrument ten aanzien van biobrandstoffen voor de zeevaart. Het ministerie heeft aangegeven vier opties overwogen te hebben (A tot en met D). Optie C is uitgewerkt door het ministerie. Het gaat om het uitsluitend toestaan van geavanceerde biobrandstoffen voor zeevaart vanaf 2021. Circa 33% van de indieners ondersteunt het voorstel. De overige indieners, (circa 47%), hebben de voorkeur voor optie A waarbij geen maatregelen worden genomen en de inzet van gebruikt frituurvet mogelijk blijft. Ook heeft circa 20% van de indieners geen duidelijke voorkeur of draagt een alternatieve (mitigerende) maatregel aan.

## 2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

*Hieronder volgen de meest toonaangevende reacties in hoofdlijnen. De reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.*

- Ca 33% van de indieners steunt het voorstel om voor zeevaart in 2021 geavanceerde biobrandstoffen, uit bijlage IX lijst A van RED II, in 2021 mee te blijven tellen voor het verkrijgen van hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's), en voert hierbij o.m. de volgende argumenten aan:
  - De opt-in binnen de huidige HBE systematiek blijft bestaan voor de komende jaren, inclusief 2021.
  - De zeevaart zal zich blijven verduurzamen.
  - Er kan meer ervaring worden opgedaan met het bijmengen van biobrandstoffen.
  - De markt komt meer in balans waardoor Nederland haar doelen kan blijven behalen.
- Ca 47% van de indieners geeft aan voorstander te zijn van optie A waarbij geen maatregelen worden genomen ten aanzien van inzet van biobrandstoffen in de zeescheepvaart en de inzet van gebruikt frituurvet mogelijk blijft. De volgende argumenten worden hierbij aangevoerd:
  - Deze aanpassing komt te laat om nog in 2021 door te voeren.
  - Het HBE-systeem heeft een aanzienlijke bijdrage geleverd aan het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de transportsector (inclusief de scheepvaart),
  - Door het volledig afschaffen van de opt-in voor de zeevaart, wordt de voortgang die in de maritieme sector is bereikt potentieel teniet gedaan.
  - De aanpassing is niet bevorderlijk voor een stabiel investeringsklimaat

De overige 20% draagt alternatieve maatregelen aan, is geen voorstander van de huidige rol van zeevaart in dit beleid of stelt vooral een vraag en heeft geen voorkeur (zie overige onderwerpen).

De volgende argumenten worden aangedragen:

- Er is een eigen HBE zeevaart nodig om zeevaart goed te kunnen beperken, waarbij ook wordt aangedragen dat dit gepaard moet gaan met een eigen mandaat, om de verstoring met de sector wegtransport te voorkomen en CO<sub>2</sub> resultaten additioneel aan wegtransport te maken.

- o Als alternatief wordt meegegeven een B10 bijmengverplichting te introduceren in diesel (wegvervoer).
- o Ook geeft een partij aan geen voorstander te zijn van een opt-in voor de zeevaart, zolang de bijdrage aan zeevaart niet aan een limiet is gebonden en zolang een toename van hernieuwbare energie in alle transportmodaliteiten niet is geborgd.

### Overige onderwerpen

- Gevraagd wordt wat de criteria zijn voor onderscheid tussen de binnenvaart en zeevaart, en of er sprake is van binnenvaart als de vaartuigen binnen territoriale wateren varen.
- Opgemerkt wordt dat in de voorgenomen wijziging van de regeling de mogelijkheid om voor zeevaart geavanceerde biobrandstoffen in 2021 in te boeken niet staat beschreven.
- Gevraagd wordt of er geen verschuiving plaats zal vinden van geavanceerde grondstoffen in alleen scheepvaart indien alleen geavanceerde grondstoffen voor scheepvaart mogen worden ingezet.
- Geadviseerd wordt een lijst op te stellen met lidstaten, buiten Duitsland, waaruit UER's worden geaccepteerd zodat de brandstofleverancier in contact kan komen met een breder aanbod aan UER's hetgeen een competitieve prijs zal opleveren ten opzichte van HBE's.
- Ook wordt gevraagd synthetische brandstoffen op basis van waterstof toe te staan onder de categorie geavanceerd.

### 3. Reactie van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Onderstaand wordt door het ministerie ingegaan op de hoofdlijnen uit de consultatie.

- *Verschillende partijen pleiten ervoor om naast geavanceerde biobrandstoffen (RED II bijlage IX deel A) ook UCO (bijlage IX deel B) toe te (blijven) staan voor inzet in zeevaart.*

*Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat:*

*De huidige sterke toename van biobrandstoffen richting zeevaart gebeurt juist met biobrandstoffen gemaakt uit UCO (gebruikt frituurvet). Het blijven toestaan van UCO heeft daarom niet het beperkende effect dat nodig is om aan de randvoorwaarde te voldoen van het beleid energie voor vervoer (instrument jaarverplichting), namelijk het realiseren of sterk bijdragen aan het behalen van wettelijk bindende nationale en Europese Klimaatverplichtingen. Het staat partijen overigens vrij om UCO in zeevaart in te zetten buiten dit beleidskader ter verduurzaming van de sector.*

- *Er wordt ook door partijen gepleit voor een aparte HBE zeevaart om zo gericht de inzet van zeevaart te limiteren en ook de mogelijkheid te creëren om UCO toe te staan. Regelmatig komt deze suggestie voorbij tezamen met een sectorverplichting voor zeevaart.*

*Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat:*

Met de HBE-categorieën wordt gestuurd op de inzet van grondstoffen (limiteren/stimuleren) en niet op sectoren. Een HBE zeevaart vergt ook een wetwijziging. Deze wijziging is daarmee niet te realiseren binnen de scope van de Regeling energie vervoer 2021. Voor sectorbeleid zet het ministerie zich actief in op internationaal niveau. Zowel in de EU (zoals FuelEU Maritime en ETS) en in de IMO zijn hiervoor trajecten gestart. Daarbij zal gekeken moeten worden wat het meest geijkte instrument is om de opschaling van verduurzamingsambities voor de zeevaart te realiseren. Ook heeft de minister toegezegd de effectiviteit van een bijmengverplichting te onderzoeken in het biograndstoffenkader.

- *Een dergelijke wijziging wordt (te) kort voor aanvang van kalenderjaar 2021 geïntroduceerd.*

*Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat:*

Zoals ook aan de Tweede Kamer<sup>1</sup> is gemeld maken de recent aan het licht gekomen ontwikkelingen het ingrijpen noodzakelijk met het oog op het realiseren van de Klimaatverplichtingen waaraan dit beleidsinstrument is gekoppeld. Ook is het beleid om een jaarverplichting voor 2021 te introduceren pas eind november 2020 door de Tweede Kamer vastgesteld.

- *Naast ondersteuning vanuit enkele partijen van de inzet van UER s in 2021, is er ook een partij die dit niet ondersteunt, omdat UER s slechts op papier tot CO2-reductie zouden leiden, niet bijdragen aan het realiseren van andere klimaatdoelen en ten koste zouden gaan van de inzet van hernieuwbare energie in wegvervoer.*

*Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat:*

De mogelijkheid van rapportageplichtigen om UERs ter voldoening aan de reductieverplichting te gebruiken, is vastgelegd in de richtlijn brandstofkwaliteit en bijgevolg verwerkt in titel 9.8 van de Wet milieubeheer. Omdat de wet pas met ingang van 2022 op dit punt gewijzigd wordt, blijft voor de rapportageplichtige deze bevoegdheid voor kalenderjaar 2021 bestaan.

- *Overig vragen die niet in de hoofdlijnen zijn beantwoord: wat zijn de criteria of iets binnenvaart of zeevaart is? Wordt ook synthetische brandstof op basis van waterstof toegestaan voor zeevaart?*

*Reactie ministerie Infrastructuur en Waterstaat:*

<sup>1</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z17885&did=2020D38674>  
<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z21592&did=2020D46025>

*Er is gekozen om aan te sluiten bij het onderscheid dat de richtlijn brandstofkwaliteit maakt, te weten binnenvaart is wanneer een schip niet op zee vaart. Vaarbewegingen binnen de territoriale wateren van Nederland, gelden als binnenvaart.*

*Synthetische brandstoffen op basis van hernieuwbare waterstof zijn nog geen onderdeel van de huidige regelgeving die gestoeld is op de RED I. Deze type hernieuwbare brandstoffen worden met de RED II regelgeving geïntroduceerd. Met de implementatie van de RED II wordt overwogen om ook dit type brandstoffen voor zeevaart inboekbaar te maken onder het beleid energie vervoer.*