

Reactie van Esso Nederland B.V. op consultatie “Wijziging Regeling Energie Vervoer ivm UER’s en scheepvaart 2021”

Reductie van CO₂ emissies in de maritieme sector is en blijft moeilijk. De Nederlandse overheid heeft dit al vroeg ingezien en heeft, gezien de hoeveelheid productbewegingen en de omvang van de bunkeractiviteiten in Nederland, terecht een leidende rol aangenomen. Het is zonder twijfel een rol die door de hele maritieme sector wordt erkend.

De Nederlandse maritieme sector heeft in het kader van de Green Deal de ambitie uitgesproken om nog verder te gaan dan de in IMO afgesproken ambitie op het gebied van CO₂-reductie. Om deze ambitie waar te maken zal de hele maritieme sector nauw moeten samenwerken om knelpunten weg te nemen die dit bemoeilijken. Daarbij kan de overheid een centrale, faciliterende rol spelen, aangezien sommige van de benodigde investeringen om de emissies van de maritieme sector te reduceren slechts beperkt beschikbaar of nog niet winstgevend zijn.

De huidige situatie en het huidige (én potentiële toekomstige) aanbod van bio-bijmenging in scheepsbrandstoffen in de Rotterdamse haven zijn een tastbaar bewijs van de voortrekkersrol van Nederland, zoals we kunnen zien in het publieke domein door middel van talrijke aankondigingen en referenties. Dat gezegd hebbende, erkennen en begrijpen we dat het succes in deze sector een ongewenst secundair effect veroorzaakt voor het behalen van de Nederlandse verplichting onder de EU-richtlijn inzake brandstoffenkwaliteit (FQD) voor 2021 en daarna.

Internetconsultatie Regeling energie vervoer

Om ten behoeve van het voldoen aan de jaarverplichting voor het kalenderjaar 2021 een disproportioneel beslag van biobrandstoffen in de zeevaart te voorkomen, zal met onderhavige wijzigingsregeling de mogelijkheid van inboeking van geleverde hernieuwbare energie aan zeevaartschepen (de zgn. “opt-in voor de zeevaart”) in ieder geval voor het kalenderjaar 2021 niet meer mogelijk zijn.

Door het volledig afschaffen van de opt-in voor de zeevaart, wordt de voortgang die in de maritieme sector is bereikt potentieel teniet gedaan.

Het in de toelichting geopperde alternatief dat momenteel nader onderzocht wordt, zijnde het alleen nog toekennen van HBE’s aan geavanceerde hernieuwbare biobrandstoffen geleverd aan de scheepvaart (RED II Annex IX lijst A), kan de naleving van de FQD echter opnieuw in gevaar brengen. Of het Annex 9A- of 9B-materiaal is dat in scheepsbrandstoffen wordt bijgemengd is hierin namelijk irrelevant. Als er voldoende 9A-materiaal beschikbaar is, kan dit leiden tot dezelfde situatie als in 2020.

Om in 2021 zowel aan de FQD verplichting als de jaarverplichting voor hernieuwbare energie te kunnen voldoen en tegelijkertijd de geslaagde start van emissiereductie in de maritieme sector te continueren, draagt Esso graag een andere oplossing voor.

Voorstel

Voor 2021 kan het voorgaande worden bereikt door de bio-bijmenging in de zeevaart te limiteren. Dit kan op de volgende manier worden bereikt:

- 1) introductie van een nieuwe HBE-categorie (HBE-Zeevaart);
- 2) de maximale hoeveelheid HBE-Zeevaart vaststellen (d.w.z. de max EN% die kan worden ingevuld met HBE-Z, zijnde de delta EN% tussen het RED mandaat en EN% vereist om te voldoen aan FQD) en
- 3) Aan elke HBE-Zeevaart een CO₂-reductiefactor toewijzen van nul CO₂eq / MJ.

Dienovereenkomstig, wanneer er een limiet is op de HBE-Zeevaart, is het niet nodig om onderscheid te maken tussen 9A- en 9B-materiaal bijgemengd in de Zeevaart. Bio-brandstoffen die zijn gekenmerkt als conventioneel (d.w.z. voedselgewas concurrentie) kunnen worden uitgesloten van bijmenging in Zeevaart.

Conclusie

Met het bovenstaande voorstel kunnen zowel de FQD-vereisten worden gehaald, als het voortzetten van de stimulatie om hernieuwbare brandstoffen in te zetten in een sector waar CO₂ emissiereductie moeilijk te realiseren is, zoals de zeevaart.

Wij zijn ervan overtuigd dat dit voorstel:

- ervoor zorgt dat de FQD-doelstelling op nationaal niveau wordt gehaald;
- blijft zorgen voor ondersteuning van de uitrol van hernieuwbare brandstoffen in de maritieme sector én de verdere versterking van de leidende rol van de Nederlandse overheid bij het bevorderen van emissiereductie in de zeevaart sector;
- elke brandstofleverancier in staat stelt om de naleving van zowel de RED als de FQD te optimaliseren, gebruikmakend van de verschillende mechanismen en daarmee de kosten voor de eindgebruiker kan verlagen.

De mogelijkheid die exploitanten wordt geboden om het algehele transportmandaat te optimaliseren zorgt er bovendien voor dat de hoogst mogelijke emissiereductie wordt bereikt tegen de laagst mogelijke kosten, wat goed is voor zowel het concurrentievermogen van de Nederlandse transportsector als voor de verbruiker van de brandstof.