

Aan: Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Van: A.P. Møller Maersk A/S

Datum: 26 november 2020

FOR ENGLISH SEE BELOW (page 6 – 9)

Reactie in het kader van de publieke consultatie over de voorgestelde wijziging van de Regeling energie vervoer i.v.m. UER's en scheepvaart 2021

A.P. Møller Maersk A/S ("Maersk") reageert hierbij op de publieke consultatie door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat betreffende de "*Wijziging van de Regeling energie vervoer i.v.m. UER's en scheepvaart 2021*".

Samenvatting:

1. Maersk erkent dat Nederland wereldwijd voorop loopt bij het verlagen van de CO₂-uitstoot van de scheepvaart;
2. De volumes aan brandstoffen voor de zeevaart geleverd vanuit Nederlandse havens zijn groter dan die voor het wegvervoer, zodat hier grote kansen liggen om de uitstoot van broeikasgassen te beperken;
3. Een gelijk speelveld voor de hele transportsector is van essentieel belang om het effect van biobrandstoffen op het verwezenlijken van koolstofneutraliteit te maximaliseren;
4. De opname van scheepsbrandstoffen in HBE's stimuleert bedrijven om ervaring op te doen met het gebruik van alternatieve, niet-fossiele brandstoffen, hetgeen innovatie met duurzamere transportbrandstoffen in de hand werkt. De zeevaart moet onderdeel blijven van het HBE-systeem, omdat het voor de scheepvaart en daardoor uiteindelijk ook voor de consument kosteneffectiever is om in hogere concentraties bij te mengen dan doorgaans mogelijk is in het wegvervoer;
5. Het in hogere concentraties bijmengen van biobrandstoffen in scheepsbrandstoffen is goed voor het milieu; zodra de limiet voor vervoer over land is bereikt, zou de rest namelijk verloren gaan of verder industrieel verwerkt moeten worden;
6. Het uitsluiten van in de scheepvaartsector gegenereerde HBE's kan als een stap terug worden gezien als een regeling vanuit milieuoogpunt "te succesvol" wordt geacht;
7. Het HBE-systeem heeft een aanzienlijke bijdrage geleverd aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot van de transportsector (inclusief de scheepvaart), en Maersk pleit er dan ook voor het systeem ongewijzigd te laten;
8. Mocht Nederland besluiten om de zeevaart volledig van de HBE-regeling uit te sluiten, dan zal dit de verdere decarbonisatie van de scheepvaartsector in gevaar brengen. De reeds geboekte vooruitgang bij het commercieel verantwoord produceren en verkrijgen van biobrandstoffen voor zeeschepen dreigt daardoor volledig ongedaan gemaakt te worden.

Maersk erkent dat Nederland internationaal gezien voorop loopt bij de inspanningen om de CO₂-uitstoot van de scheepvaart terug te dringen. Hoe succesvol Nederland op dit punt is blijkt onder meer uit de invoering van het HBE-systeem, waarbij hernieuwbare brandstofeenheden kunnen worden ingeboekt en gecompenseerd, inclusief biobrandstoffen die worden gebruikt door de zeevaart. **Dankzij het HBE-systeem is aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de decarbonisatie van de scheepvaart, en Maersk dringt derhalve erop aan om scheepsbrandstoffen in 2021 niet van het HBE-systeem uit te sluiten.**

De scheepvaart vertegenwoordigt jaarlijks circa 2,2% van alle CO₂-emissies ter wereld, zo komt naar voren uit de derde wereldwijde IMO-studie over broeikasgasemissies. Uit de vierde IMO-studie over broeikasgasemissies blijkt verder dat ongeveer 26% van de broeikasgasemissies in de scheepvaart in het land zelf wordt uitgestoten. Reducties zijn derhalve van cruciaal belang om de CO₂-doelstellingen te halen volgens in de broeikasgasstrategie van de IMO van 2018, waar Nederland zich vierkant achter heeft geschaard. In de Energieagenda 2016 heeft Nederland ook aangegeven dat de koolstofintensieve activiteiten die samenhangen met de Nederlandse bunkerbrandstofmarkt, nadelig kunnen uitpakken voor de toekomstige concurrentiepositie van het land met het oog op duurzame doelstellingen voor de sector en toekomstige wetwijzigingen.

Het gebruik van biobrandstoffen voor de zeevaart is een belangrijk onderdeel om de door de IMO geformuleerde emissiedoelstellingen te verwezenlijken, en wordt in het Energierapport 2016 genoemd als het beste alternatief voor fossiele brandstoffen voor het zwaardere weg-, lucht- en zeevervoer over langere afstanden. Biobrandstoffen zijn op lange termijn misschien niet de enige manier om tot een volledig koolstofvrije zeevaartsector te komen, maar vormen een cruciale stap in de richting van het bereiken van het doel. Op korte termijn is het gebruik van biobrandstoffen in de zeevaart een noodzaak om de klimaatdoelstellingen van de IMO te bereiken.

Nederland heeft vorige maand een officiële verklaring afgelegd aan het einde van de vergadering van de intersessionele IMO-werkgroep over het terugdringen van de CO₂-uitstoot van schepen (MEPC). Daarin toonde Nederland zich teleurgesteld over de tijdens de vergadering goedgekeurde maatregelen om de CO₂-uitstoot terug te dringen, en riep het alle landen op zich in te spannen om de reductiedoelstellingen uit de IMO-broeikasgasstrategie te verwezenlijken. Het uitsluiten van grondstoffen voor biobrandstoffen (d.w.z. gebruikt frituurvet) en geavanceerde biobrandstoffen zou feitelijk averechts werken en de kloof tussen de internationale scheepvaart en de beoogde reductiedoelstellingen alleen maar groter maken, hetgeen rechtstreeks indruist tegen de verklaringen van Nederland op IMO-niveau.

Biobrandstoffen worden gelukkig steeds meer gebruikt voor de scheepvaart, enerzijds vanwege de mogelijkheden die het Nederlandse HBE-systeem biedt en anderzijds door de positie van Rotterdam als grootste haven in Europa en belangrijke hub voor het wereldwijde scheepvaartverkeer. De haven van Rotterdam is ook een van 's werelds grootste knooppunten voor de handel in biobrandstoffen.

Als grootste leverancier van scheepsbrandstoffen in Europa heeft Nederland de kans haar positie te gelde te maken en leider te worden in de productie en levering van duurzame scheepsbrandstoffen. De Green Deal uit 2019 wijst bovendien op het belang van de markt voor koolstofarme scheepsbrandstoffen bij de vergroening van de petrochemische industrie als geheel, waardoor de chemische en raffinage-industrie een duurzame toekomst tegemoet gaan. De Nederlandse chemiesector vervult niet alleen een belangrijke functie in de Nederlandse economie maar heeft ook een internationale concurrentiepositie, wat het bevorderen van biobrandstoffen in Nederland des te belangrijker maakt. De ontwikkeling van distributieketens voor biobrandstoffen in andere sectoren, onder meer voor scheepsbrandstoffen, neemt een groot deel van de risico's weg die verbonden zijn aan de uitontwikkeling van de technologie, de inzet van grondstoffen en het benutten van capaciteit, waardoor de Nederlandse chemiesector fossiele

brandstoffen geleidelijk kan uitfaseren. Doordat Nederland veel bunkerbrandstoffen levert aan de internationale scheepvaart, is het reductiepotentieel voor broeikasgasemissies binnen de Nederlandse scheepvaartsector enorm. De hoeveelheid bunkerbrandstof die in 2016 in Nederlandse havens werd verkocht bedroeg circa 1,2 maal het energieverbruik in het wegvervoer; scheepsbrandstoffen vervullen dus een belangrijke rol in de decarbonisatie van brandstoffen, zowel in Nederland als daarbuiten.

Biobrandstoffen voor schepen zijn een belangrijke en noodzakelijke stap in de richting van koolstofneutraliteit. Het ontbreken van een gelijk speelveld voor diverse transportsectoren op basis van consistente wet- en regelgeving maakt de ontwikkeling van biobrandstoffen lastig en onrendabel; de zeevaart wordt namelijk benadeeld ten opzichte van het wegvervoer, waarvoor een nalevings- en stimuleringsregeling van kracht is.

Naar het oordeel van Maersk staat de uitsluiting van HBE's die voor de levering van brandstoffen aan de zeevaart worden gegenereerd haaks op de internationale inspanningen om koolstofneutraliteit te bereiken; een regeling die uit milieuoogpunt "te succesvol" wordt geacht, moet juist worden bevorderd en niet stopgezet. De opname van scheepsbrandstoffen moedigt bedrijven aan ervaring op te doen met het gebruik van alternatieve, niet-fossiele brandstoffen, hetgeen innovatie met duurzamere transportbrandstoffen in de hand werkt. Bovendien moeten schepen onderdeel blijven van het HBE-systeem omdat de zeevaart om technische redenen beter in staat is biobrandstoffen in hogere concentraties bij te mengen dan het wegvervoer. Het in hogere concentraties bijmengen van biobrandstoffen in scheepsbrandstoffen is milieuvriendelijk; zodra de limiet voor vervoer over land is bereikt, zou de rest namelijk verloren gaan of verder industrieel verwerkt moeten worden.

Bovendien, zoals aangegeven in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens uit 2019, streeft IenW naar het wegnemen van nationale en internationale wettelijke belemmeringen, en pleit het voor het gebruik van alternatieve duurzame biobrandstoffen in binnen- en buitenland. Hoewel IenW in de inleiding van de online consultatie stelt het gebruik van geavanceerde biobrandstoffen in zeeschepen (zoals gedefinieerd in bijlage IX, deel A, van RED II) te willen toestaan, presenteert het formele voorstel voor de wijziging van de regeling dit als een optie voor na 2021, aangezien dit betrekking heeft op de inwerkingtreding van de herziene Europese richtlijn voor hernieuwbare energie in 2022.

Geavanceerde biobrandstoffen (deel A van bijlage IX van RED II) kunnen duurzaam worden verkregen, maar zijn in veel geringere hoeveelheden voorhanden dan conventionele biobrandstoffen en derhalve niet commercieel haalbaar; door de lage volumes zijn de logistieke kosten aanzienlijk hoger dan voor de verkrijging van conventionele biobrandstoffen. Door hun relatieve schaarste kunnen geavanceerde biobrandstoffen niet voorzien in de behoeften van de internationale scheepvaartsector, bijvoorbeeld de haven van Rotterdam, om hun CO₂-uitstoot te verlagen.

Grondstoffen voor biobrandstof, zoals gebruikt frituurvet, zijn doorgaans niet geschikt voor het wegvervoer omdat ze meer verontreinigingen bevatten en andere verwerkingseigenschappen hebben dan bij biobrandstoffen voor schepen, waardoor verdere verwerking tot biodiesel nodig is. In tegenstelling tot het weg- en luchtvervoer kan de scheepvaart gebruik maken van laagwaardigere brandstoffen aangezien gebruikt frituurvet (in plaats van biodiesel) als grondstof rechtstreeks kan worden bijgemengd in scheepsbrandstoffen. Het rechtstreeks bijmengen van deze stromen in scheepsbrandstof is milieuvriendelijk, omdat de verwerkingsmethode die vereist is om de grondstof geschikt te maken voor wegvervoer (EN1214) veel tijd, geld en middelen vergt. Het is goed voor het milieu dat dit soort producten niet verloren gaan en dat de verwerking van de grondstof zoveel mogelijk wordt vermeden. We hebben voor beide typen vloeistoffen al tests uitgevoerd c.q. mengsels samengesteld, en de resultaten zijn veelbelovend.

Gebruikt frituurvet is een zeer belangrijke bron van hernieuwbare brandstof, aangezien het aan de criteria ten aanzien van zowel duurzaamheid als beschikbaarheid voldoet. Bovendien bestaat gebruikt frituurvet grotendeels uit pure plantaardige olie (PPO), die in bepaalde soorten dieselmotoren als alternatief voor zware stookolie kan worden gebruikt. PPO kan rechtstreeks als brandstof worden gebruikt, zonder een tussentijdse verwerking te ondergaan, ook in motoren met een laag toerental die veel gebruikt worden in schepen. **Maersk verzoekt grondstoffen voor biobrandstof die vallen onder a) van deel B van bijlage IX van RED II (d.w.z. gebruikt frituurvet) toe te staan in het HBE-systeem voor inboekingen voor de zeevaart vanaf 2021.**

Maersk verzoekt IenW daarnaast geavanceerde biobrandstoffen vanaf 2021 toe te staan in de HBE-wetgeving voor de zeevaart, en de zeevaart niet volledig van de regeling uit te sluiten.

De consultatieprocedure

Het is van het allergrootste belang dat Maersk, net als ieder ander bedrijf, kan vertrouwen op de regelgeving die van toepassing is op de bedrijfsactiviteiten in een bepaalde regio, in dit geval in Nederland. Dit betekent dat belangrijke wettelijke en bestuursrechtelijke wijzigingen die grote gevolgen hebben voor de bedrijfstak, tijdig moeten worden medegedeeld om bedrijven in staat te stellen weldoordachte antwoorden te formuleren en deze, wanneer de voorgestelde maatregelen worden goedgekeurd, naar behoren uit te voeren en hun bedrijfsvoering erop af te stemmen.

Maersk heeft talloze banden met Nederland, met name via de haven van Rotterdam, waar Maersk Line-schepen af en aan varen, alsmede de laad- en losactiviteiten van Maersk (APM Terminals) en Maersk Oil Trading, dat daar brandstof ontwikkelt en inkoopt, waaronder biobrandstoffen.

Wij zijn van mening dat het wetgevingsproces rond de in 2021 in werking tredende HBE-regels en de regeling voor de periode 2022-2030 de bedrijfstak onvoldoende tijd laat om zich daaraan aan te passen. Zo heeft Maersk meerdere (langlopende) logistieke contracten afgesloten die niet op korte termijn, d.w.z. per 1 januari, kunnen worden opgezegd.

Hoewel de gangbare consultatieperiode van 4 weken is gehanteerd voor de per 2021 in te voeren regeling, lijkt dit een zeer korte termijn: de consultatie eindigt op 26 november 2020 en de regeling zou op 1 januari 2021 in werking moeten treden. Wij zijn van mening dat deze marktversturende maatregelen de bedrijfstak weinig of geen tijd laten om zich aan te passen.

Tot slot baart het Maersk zorgen dat de publieke consultatie over de per 2021 in te voeren regeling hoogstwaarschijnlijk zal eindigen voordat de consultatie over de HBE-regeling voor de periode 2022-2030 van start gaat; de sector moet de kans krijgen zich een totaalbeeld te vormen van wat het HBE-systeem voorheeft met biobrandstoffen voor de zeevaart alvorens concrete input te geven over de regeling die in 2021 van kracht moet worden.

Conclusie

De ontwikkeling van biobrandstoffen voor de zeevaart is een uitdaging en kost veel tijd en geld, waardoor prikkels nodig zijn om de verdere ontwikkeling te waarborgen. Ter illustratie van de kosten van R&D met betrekking tot het gebruik van biobrandstoffen in de zeevaart: Maersk heeft ongeveer 100 mengsels uitgeprobeerd, geïnvesteerd in extra uitrusting voor onze schepen, en circa 2000 uur motortests aan boord van onze schepen uitgevoerd, teneinde vertrouwd te raken met het bijmengen van slechts twee soorten biobrandstof in onze scheepsbrandstoffen. Het testen door Maersk van biobrandstoffen voor gebruik in schepen is nauw verbonden met Nederland.

Mocht Nederland besluiten om de zeevaart volledig van de HBE-regeling uit te sluiten, dan zal dit de verdere decarbonisatie van de scheepvaartsector in gevaar brengen, niet alleen op nationaal

en Europees niveau maar ook wereldwijd, aangezien de haven van Rotterdam qua omvang en levering van FAME-houdende biobrandstoffen toonaangevend is. De reeds geboekte vooruitgang bij het commercieel verantwoord produceren en verkrijgen van biobrandstoffen voor zeeschepen dreigt daardoor volledig ongedaan gemaakt te worden.

Wij danken u voor uw welwillendheid en hopen nader met u van gedachten te kunnen wisselen over deze cruciale kwestie, die van gemeenschappelijk belang is voor de bedrijfstak, voor Nederland en voor de mondiale CO2-agenda.

-- EINDE --

To: The NL Ministry of
Infrastructure and Water
Management

From: A.P. Møller Maersk A/S

Date: 25/11/2020

Input to the public consultation on proposed amendment of the Energy Transport Regulations in connection with UERs and shipping 2021

A.P. Møller Maersk A/S ("Maersk") hereby provides its input to the public consultation by the Netherlands (NL) Ministry of Infrastructure and Water Management (MIWM) regarding "*Amendment of the Energy Transport Regulations in connection with UERs and shipping 2021*".

Summary:

1. Maersk recognizes that the NL has been a global leader in working towards lowering the impact of CO2 emissions from shipping;
 2. Marine fuel volumes supplied from NL ports are in excess of road transport fuels providing material opportunity to impact GHG reductions;
 3. A level playing field across transport is key to allow Biofuels to maximize its impact on the pathway to carbon neutrality;
 4. Inclusion of Marine fuels in HBEs encourages companies to gain experience and use alternative non-fossil fuels; innovating with more sustainable transport fuels. The Marine sector should remain in the HBE system as it is more cost effective for the industry and therefore ultimately the consumer to blend at higher concentrations than typically possible in road transport;
 5. Blending biofuels at higher concentrations in Marine fuels is environmentally beneficial as once the limit is reached for ground transportation the remainder would either go to waste or have to undergo further industrial processing;
 6. The removal of HBEs generated in the shipping sector may be perceived as a step backwards if a scheme is deemed "too successful" in its environmental efforts;
 7. The HBE system has facilitated significant progress in the decarbonization of transportation (including shipping) and Maersk therefore advocates for it to remain unchanged;
 8. If the NL were to remove the marine shipping sector from the HBE scheme entirely, progress in decarbonizing shipping will be jeopardized. Already obtained achievements within the field of producing and sourcing marine biofuel on a commercially sound basis can be completely, and irreversibly, lost.
-

Maersk recognizes that the NL has been a frontrunner in the international community in working towards lowering the impact of CO₂ emissions from shipping. An example of NL's success within this area is the adoption of the *HBE-system* where Renewable Fuel Units (*Hernieuwbare Brandstofd-e-Enheden*) can be credited and compensated, including biofuels used for marine transportation. **The HBE system has been a precursor to significant progress in the decarbonization of shipping and Maersk therefore recommends not to remove marine fuel bookings from the HBE system in 2021.**

The shipping sector yearly accounts for approximately 2,2 % of all CO₂ emissions on a global scale as found in the 3rd global IMO GHG study. The 4th IMO GHG study further shows that ~26% of GHG emissions in Shipping are emitted domestically. Reductions are thus crucial in achieving the reduction goals set out in the IMO's 2018 GHG Strategy, the adoption of which the NL fully supported. The NL has also expressed in the 2016 Energy Agenda that the carbon intensive operations associated with their bunker fuel market may negatively impact the country's future competitive position in view of sustainable industry targets and future legislative changes.

The use of biofuels for marine shipping is a key component for achieving the emission targets set by the IMO and is deemed the best alternative to fossil fuels for heavier and longer distance road, air and marine transport in the 2016 Energy Report. Long term, biofuels might not be the sole solution for achieving a fully decarbonized marine sector, but they represent a crucial step towards achieving the goal. In the short term, pertaining to reaching the IMO climate goals, the use of marine biofuels is however a necessity.

It is noted that the NL made an official statement at the end of last month's IMO (MEPC) Intersessional meeting on reducing GHG/CO₂ emissions from shipping. In the statement, the NL called the achievements made at the meeting regarding adoption of measures to reduce CO₂ emissions, disappointing and called upon all States to work towards achieving the reduction goals of IMO's GHG Strategy. If biofuel feedstocks (i.e. UCO) as well as advanced biofuels are not included, it would effectively have the opposite effect and create more distance between international shipping and the needed reduction goals, thereby directly going against the statements made by the NL at IMO level.

The use of biofuel has fortunately become increasingly applied to shipping due to the possibilities created under the NL HBE-system seen in conjunction with the position of the port of Rotterdam as the largest port in Europe and a key hub for global shipping. The port of Rotterdam is also one of the world's largest hubs for sourcing biofuels.

As Europe's largest supplier of marine fuel, the NL has the opportunity to leverage its position and become leaders in the production and supply of sustainable marine fuels. Furthermore, the 2019 Green Deal notes the importance of the low-carbon marine fuel market in the greening of the petrochemical industry as a whole, therefore preparing chemical and refinery industries for a sustainable future. The NL chemical industry is not only an important function in the NL economy but has a competitive position internationally, further highlighting the importance of the advancement of biofuels in the NL. The development of biofuel supply chains in other sectors such as marine fuel reduces a large part of the cost, timing and technology risks associated with technological maturation, feedstock mobilization and capacity deployment, enabling the NL chemical sector to transition away from fossil fuels. Given NL position as a large supplier of bunker fuel to the international shipping sector the potential for GHG emission reductions in the NL international shipping sector is immense. The amount of bunker fuel sold from NL ports in 2016 was equal to roughly 1.2 times the energy consumed in the road transport sector, thus making the marine fuel sector of sufficient size to have a significant impact on the decarbonization of fuels nationally and internationally.

Biofuels in shipping are key and a necessary step along the pathway to carbon neutrality. Absent a level playing field across fuel sectors supported by consistent legislation and regulation, the development of biofuels will be challenging and uneconomic when the Marine sector is disadvantaged compared to Ground Transportation which can avail of a compliance and incentive scheme not available to Marine.

Maersk views the removal of HBEs generated in the shipping sector a step in the direction opposite to the international efforts to reach carbon neutrality, and notes that if a scheme is deemed “too successful” in its environmental efforts, this should be pursued rather than stopped. Inclusion of Marine encourages companies to gain experience with and use alternative non fossil-fuels and innovate towards more sustainable transport fuels. Furthermore, the Marine sector should remain in the HBE system as due to technical considerations it has a greater ability to blend biofuels at higher concentrations than road transport. Blending biofuels at higher concentrations in Marine fuels is environmentally beneficial as once the limit is reached for ground transportation the remainder would either go to waste or have to undergo further industrial processing

Furthermore, as specified in the 2019 Green Deal on Maritime and Inland Shipping and Ports, the MIWM is committed to the removal of national and international legislative obstacles on the use of alternative sustainable biofuels while advocating for their use at both national and international level. However we note that while the MIWM states online the intention is to allow the use of advanced biofuels in seagoing shipping (defined in Annex IX, part A of REDII) in the introduction to the online consultation, the formal proposal for the regulation change presents this as a consideration for after 2021 as it relates to the adoption of the revised Renewable Energy Directive from 2022 onwards.

Advanced biofuels (part A of Annex IX of RED II) can be sustainably sourced but are available at much lower volumes than conventional biofuels and are therefore not commercially feasible as the low volumes and the logistical costs will be significantly higher compared to sourcing conventional biofuels. Advanced biofuels are not available in amounts sufficient to accommodate the needs of the international shipping community, e.g. in the port of Rotterdam, for lowering their CO2 emissions.

Biofuel feedstocks such as UCO are normally not suitable for road transport due to higher contaminants or different processing qualities than seen in marine fuels, thus requiring further processing into UCOME. The shipping sector on the other hand can make use of lower quality fuels compared to road and aviation, as it is possible to blend UCO as a feedstock (instead of UCOME) directly into marine fuels. Blending these streams directly into marine fuel is environmentally beneficial as the feedstock would otherwise have to undergo a costly and resource intensive processing method to become suitable for road transport (EN1214). It is environmentally beneficial that this type of product does not go to waste and that processing of the feedstock is avoided where possible. We have already conducted tests/blends on both of these types of streams and the data is very promising.

UCO is a very important source of renewable fuel as it fulfills both criteria of sustainability and availability. Moreover, a lot of UCO consists of Straight Vegetable Oils (SVOs), also known as Pure Vegetable Oils (PVO), which can be used as a substitute for heavy fuel oil in certain types of diesel engines. SVOs can be used directly as fuel without undergoing any intermediate processing and can be used in low speed engines which are common in ships used in shipping. **Maersk requests that it is considered that biofuel feedstock covered by litra a of part B (i.e. UCO) should be permitted in the 2021 HBE-system for marine bookings.**

Maersk also advocates that the MIWM additionally allow advanced biofuels in the 2021 HBE legislation for the marine sector, rather than removing the marine sector entirely for 2021.

The Consultation Process

It is of the utmost importance for Maersk, and any company for the matter, to be able to rely on the regulatory terms under which the company operates in a given region, in this case in the NL. This means that any significant legislative/administrative changes that has a significant impact on the industry should be communicated in a timely manner to allow companies to provide thought-through consultations answers and – if/when the measures proposed are adopted – allow the industry to implement and adjust to these appropriately.

Maersk has many relations to NL, especially the port of Rotterdam, in terms of Maersk Line vessels regularly calling upon the port, Maersk Terminals (APMT) operations and Maersk Oil Trading developing and sourcing fuel there, including biofuels.

We believe that the legislative process around the 2021 HBE regulation, and the 2022-2030 regulation, has not granted the industry sufficient time to adapt to these accordingly. Maersk has, for instance, entered in multiple (long term) logistics contracts that cannot be cancelled on a short term, i.e. per January 1st.

While it is appreciated that the normal 4-week consultation period was applied for the 2021 regulation, it seems this is a very short timeline given that the consultation ends November 26th, 2020 and the regulation is set to enter into force January 1st, 2021. It is felt that such disruptive market measures are being imposed with little or no time for the industry to adjust.

As a final note, Maersk also finds it concerning that the public consultation on the 2021-regulation will most likely end before the 2022-2030 HBE regulation comes into consultation, as the industry should be given a chance to reflect on the entire envisioned future of marine biofuels in the HBE-system before providing concrete input on the 2021 regulation.

Conclusion

The development of biofuels for marine use is challenging, resource intensive and costly, whereby incentives are needed to ensure the continued development. To provide context on the costly R&D involved in the application of biofuels in marine, Maersk has conducted roughly 100 blends and test blends, invested in additional equipment for our vessels, and conducted around 2,000 hours of engine testing onboard our vessels, in order to become comfortable blending just 2 types of biofuel into our marine fuel. Maersk's testing of biofuels for marine use is closely linked to the NL's..

If the NL were to remove the marine shipping sector from the HBE scheme entirely, progress in decarbonizing shipping will be jeopardized, not only at national and regional (EU) level, but also at a global level given the port of Rotterdam is a key port in size and supply of FAME based biofuels. Already obtained achievements within the field of producing and sourcing marine biofuel on a commercially sound basis may be completely, and irreversibly, lost.

We thank you for your consideration and we hope to have the opportunity to engage in further consultations on this critical matter of common interest for the industry, the NL and the global decarbonization agenda.

-- ENDS --