

Reactie NVDB, MVO en Vernof op wijziging Regeling energie vervoer i.v.m. UER's en zeevaart 2021

26 november 2020

De NVDB, MVO en Vernof stellen zich op het volgende standpunt:

- De inzet van hernieuwbare brandstoffen, waaronder duurzame biobrandstoffen, aan de zeevaart moet worden gestimuleerd door middel van een aparte verplichting voor leveranciers van bunkerbrandstoffen aan de zeevaart.
- Wij zijn geen voorstander 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. In het kader van de RED2 implementatie kan een alternatieve constructie worden overwogen, waarop in 2021 kan worden geanticiperd.
- Een gedeeltelijke voortzetting van de opt-in voor de zeevaart, waarbij de grondstoffenbasis wordt beperkt tot materialen vermeld op Annex IX, deel A, van de RED2 kan in zijn geheel niet op onze steun rekenen (noch in 2021, noch in de jaren erna).
- Het voorstel om UER's ook in 2021 te kunnen inzetten om aan de reductieverplichting te voldoen, kan **niet** op steun rekenen. UER's leiden slechts op papier tot CO₂-reductie, dragen niet bij aan het realiseren van andere klimaatdoelen en gaan ten koste van de inzet van hernieuwbare energie in wegvervoer.

Beëindiging opt-in zeevaart

1. Voorgesteld wordt om met ingang van 1 januari 2021 de inboeking van hernieuwbare energie geleverd aan de zeevaart niet langer mogelijk te maken. Er wordt nog wel een opening gelaten voor biobrandstoffen geproduceerd uit materialen vermeld op Annex IX, deel A, RED2. Belangrijkste reden voor de overheid om de inboeking in de zeevaart te beëindigen, is het realiseren van de nationale en Europese klimaatdoelen. Leveringen aan de zeevaart tellen niet mee voor deze doelen. Omdat binnen de systematiek van de jaarverplichting de inzet in de zeevaart ten koste gaat van voornamelijk hernieuwbare energie in het wegvervoer wordt de verwachte bijdrage van de jaarverplichting aan de nationale en Europese klimaatdoelen niet gehaald. In 2019 bedroeg de inzet van biobrandstoffen aan de luchtvaart en scheepvaart alleen al 4,64 PJ (uitgaande van de berekende energie-inhoud, na dubbeltellingen).¹ Dit betreffen voornamelijk leveringen aan de zeevaart. Uit een raming van de NEa blijkt dat zeevaart dit jaar al een aandeel van 19% heeft onder de jaarverplichting 2020. In het onderhavige voorstel kunnen leveringen aan de binnenvaart overigens wel blijven bijdragen aan de jaarverplichting. Deze leveringen tellen mee voor de klimaatdoelen. De voorgenomen maatregel stelt Nederland beter in staat om aan de klimaatdoelen te voldoen.
2. De voorgenomen maatregel moet worden gezien vanuit het licht dat de brandstofsificaties voor zeevaart. Biobrandstoffen geleverd aan zeevaart kunnen alleen een HBE opleveren, indien

¹ NEa rapportage Energie voor Vervoer 2019

aantoonbaar wordt voldaan aan de duurzaamheidseisen en minimale broeikasgasreductiecriteria uit de RED2. Echter, de brandstofsspecificaties bieden ruimte voor een zeer uiteenlopende brandstoffenmix van zowel hernieuwbare (duurzame) als fossiele brandstoffen. Bijmenging in de zeevaart is kennelijk een kosteneffectieve manier om aan de jaarverplichting te voldoen. De jaarverplichting beoogt ook een stabiele marktontwikkeling, die het aantrekkelijk maakt om te investeren in ontwikkeling en opschaling van innovatieve transportbrandstoffen en duurzame biograndstoffen voor de chemie. De opt-in regeling in combinatie met ruimere brandstofsspecificaties in de zeevaart belemmert deze marktontwikkeling. Dit is een ongewenst neveneffect. Vanuit dit oogpunt is de voorgenomen aanpassing van de opt-in regeling dus ook legitiem. Teneinde de potentie van duurzame biobrandstoffen voor de zeevaart te blijven benutten worden hierna voorstellen gedaan voor een alternatieve benadering, waarmee de onbedoelde neveneffecten worden geadresseerd. Zo wordt aan alle marktpartijen stabiliteit en een ontwikkelperspectief geboden.

3. Wij zijn voorstander van het stimuleren van de inzet van hernieuwbare energie in alle vormen van vervoer ter vervanging van fossiele transportbrandstoffen. Dit draagt immers bij aan het centrale doel om CO₂-reductie te realiseren en daarmee opwarming van de aarde tegen te gaan. Binnen deze context dient de inzet van duurzame biobrandstoffen in wegvervoer, scheepvaart en luchtvaart te worden gestimuleerd. De zwaardere vervoersmodaliteiten zullen daarbij op lange termijn ook afhankelijk blijven van vloeibare energiedragers. NVDB en MVO hebben onlangs de [positie](#) ingenomen dat aparte verplichtingen per sector moeten worden ingevoerd om dit te bereiken, waarbij ook aandacht wordt gevraagd voor een integrale benadering en de aandachtspunten die hierbij in acht moeten worden genomen. Invoering van een aparte verplichting voor de zeevaart sluit aan bij de recente [Kamerbrief](#) over het duurzaamheidskader voor biograndstoffen, waarin de toepassing van biobrandstoffen in de scheepvaart als een belangrijke transitietoepassing is aangemerkt.
4. **Wij roepen op om zo spoedig mogelijk over te gaan tot invoering van een aparte verplichting voor de (zee)scheepvaart met een eigen HBE-systematiek.** Dit geeft de zekerheid aan de sector die nodig is om te investeren in de productie en marktontwikkeling voor hernieuwbare zeevaartbrandstoffen. Ook wordt met een aparte verplichting afwenteling van inspanningen tussen modaliteiten voorkomen. Dit is van belang om reeds gedane investeringen te beschermen en om Nederland in staat te stellen te sturen op nationale en Europese klimaatdoelen. Een aparte verplichting met een eigen HBE-systematiek betekent ook dat de kosten worden neergelegd in de betreffende brandstofketen. Dat is anders dan bij de huidige opt-in regeling, waarbij de kosten voornamelijk worden doorbelast aan weggebruikers. Om eventuele weglekeffecten als gevolg van bunkering buiten Nederland te voorkomen, is een geleidelijke opbouw en internationale aanpak nodig. Een geleidelijke opbouw van de verplichting geeft de zeevaart bovendien de tijd om zich aan te passen. Het verdient dan ook de voorkeur om op EU-niveau een verplichting in te voeren. In de Kamerbrief over het duurzaamheidskader wordt een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheden om een bijmengverplichting voor de scheepvaart in te voeren. Wij roepen op om deze actie met prioriteit op te pakken. Bij onvoldoende voortgang op EU-niveau moet invoering van een nationale verplichting niet worden nagelaten, vergelijkbaar met de beleidsinzet m.b.t. de luchtvaartsector. Het is van belang dat een brede grondstoffenbasis beschikbaar is voor alle transportmodaliteiten. Dat vraagt om stimulering van productie van alle vormen van duurzame hernieuwbare energie, waarbij het

gebruik van afval en residuen wordt bevorderd en de kansen worden benut van gewassen waarbij de teelt bijdraagt aan duurzaam landgebruik, efficiëntere landbouw, verbetering van de bodemkwaliteit, economische vooruitgang van boeren en de beschikbaarheid van duurzame grondstoffen voor andere sectoren (zoals eiwitten voor veevoer).

5. Als aangegeven zijn wij voorstander van het stimuleren van de inzet van hernieuwbare brandstoffen in de scheepvaart, waaronder in de zeevaart. Ondanks de goede bedoeling achter de huidige opt-in regeling heeft de regeling ongewenste effecten. Vanwege deze effecten is het instrument niet geschikt om de beoogde toename van hernieuwbare brandstoffen in alle afzonderlijke transportmodaliteiten te stimuleren. **Wij zijn dan ook geen voorstander 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 (zie ook punt 6). Een gedeeltelijke voortzetting van de opt-in voor de zeevaart, waarbij de grondstoffenbasis wordt beperkt tot materialen vermeld op Annex IX, deel A, van de RED2 kan in zijn geheel niet op onze steun rekenen (noch in 2021, noch in de jaren erna).** Een inzet op uitsluitend materialen vermeld op Annex IX, deel A, RED2 creëert een ongelijk speelveld met de producenten die op grond van andere duurzame grondstoffen biobrandstoffen voor de zeevaart produceren. Acceptatie van een brede grondstoffenbasis is bovendien gewenst in aanloop naar invoering van een aparte verplichting voor de zeevaart. Een gedeeltelijke voortzetting van de opt-in regeling voor grondstoffen vermeld op Annex IX, deel A, RED2 zal tot gevolg hebben dat grote volumes van deze grondstoffen worden omgezet in brandstoffen voor de zeevaart i.p.v. voor het wegvervoer. De druk op deze grondstoffen zal toenemen, terwijl de brandstofsamenstellingen minder hoge eisen stellen aan de eindproducten. De subdoelstelling voor geavanceerde biobrandstoffen zal ook volledig worden ingevuld met leveringen aan de scheepvaart. Het gevolg van de voortzetting van de opt-in regeling op grond van uitsluitend materialen vermeld op Annex IX, deel A, RED2 is dat de beoogde marktontwikkeling van geavanceerde biobrandstoffen voor het wegvervoer wordt belemmerd. Gelet op het voorgaande is een constructie waarbij een gedeeltelijke voortzetting van de opt-in voor zeevaart op basis van de grondstoffen vermeld in Annex IX, deel A, RED2 ongewenst. De oplossing moet worden gevonden in een instrument dat de inzet van biobrandstoffen in zeevaart stimuleert in aanvulling op de inzet in het wegvervoer en niet discrimineert op grond van de grondstoffenbasis.

6. Naast de investeringen van marktpartijen in ontwikkeling en opschaling van innovatieve brandstoffen voor het wegvervoer, is door marktpartijen ook geïnvesteerd in de productie van biobrandstoffen voor zeevaart en de opbouw van een infrastructuur. Gelet op alle belangen en investeringen kan de overheid een alternatieve benadering voor de huidige opt-in overwegen in aanloop naar de invoering van een aparte verplichting voor de zeevaart. **In het kader van de RED2 implementatie kan een constructie worden overwogen binnen de jaarverplichting, mits de bijdrage van leveringen aan de zeescheepvaart is gemaximeerd en een toename van hernieuwbare energie in alle transportmodaliteiten is geborgd.** Hiertoe zou een 'HBE zeevaart' kunnen worden toegekend voor een levering aan de zeevaart, waarbij in de HBE's voor zeevaart geen nader onderscheid wordt gemaakt op grond van de grondstoffen. De HBE zeevaart telt dan uitsluitend mee tot de gestelde limiet voor zeevaart, die jaarlijks geleidelijk kan oplopen. De HBE zeevaart telt dan niet mee voor de andere limieten en subdoelstelling die onder de jaarverplichting gelden. Overwogen kan worden om in overeenstemming met de RED2 een vermenigvuldigingsfactor toe te passen op de leveringen die niet zijn geproduceerd uit voedsel-



en voedergewassen en/of om de leveringen geproduceerd uit materialen op Annex IX, deel A en B, RED2 dubbel te tellen. Deze vormgeving van de opt-in moet in ieder geval gepaard gaan met een ambitieuzer groeipad voor de jaarverplichting waarmee een geleidelijke toename van hernieuwbare energie in alle afzonderlijke transportmodaliteiten wordt geborgd en waarbij ook rekening wordt gehouden met de toepassing van de vermenigvuldigingsfactoren. De RED2 implementatie zal naar verwachting pas vanaf 1 januari 2022 van kracht zijn. In 2021 zou dan in de geest van deze situatie kunnen worden gehandeld.

Voortzetting UER's

7. Voorgesteld wordt om de mogelijkheid te continueren om exploitatiereductie-eenheden (UER's) in te zetten om aan de reductieverplichting te voldoen. De reductieverplichting is ontleend aan de Richtlijn brandstofkwaliteit en beoogt de broeikasgasintensiteit van brandstoffen over de gehele keten (van 'well-to-wheel') terug te brengen. Door UER's te honoreren om aan deze verplichting te voldoen, kan de reductieverplichting mede worden gerealiseerd met projecten waarmee in het verleden upstream emissies zijn gereduceerd bij de productie van fossiele brandstoffen. Dit zijn projecten die reeds hebben plaatsgevonden en de certificaten die de projecten hebben opgeleverd hebben een geringe waarde. Dat komt erop neer dat brandstofleveranciers met geringe kosten op papier aan de reductieverplichting kunnen voldoen zonder dat er een prikkel is om aanvullende reductiemaatregelen te treffen. Hoewel de Richtlijn brandstofkwaliteit (FQD) voorziet in de mogelijkheid van UER's doet deze optie afbreuk aan het leveren van inspanningen gericht op kosteneffectieve verlaging van de CO₂-intensiteit van brandstoffen. Bij de totstandkoming van deze regelgeving hebben wij ons reeds uitgesproken tegen de mogelijkheid om UER's in te zetten voor het realiseren van de reductieverplichting. **Ons standpunt is onveranderd en daarom stellen wij voor om de Regeling energie vervoer op dit punt niet te wijzigen.** Gevolg hiervan is dat het ten behoeve van het kalenderjaar 2021 praktisch niet meer mogelijk is om UER's te generen op basis van eenheden uit het Duitse UER register of uit het Clean Development Mechanism onder het Protocol van Kyoto.

Dit betreft een gezamenlijke reactie van:

- Nederlandse Vereniging voor Duurzame Biobrandstoffen (NVDB)
- MVO – de ketenorganisatie voor oliën en vetten
- Vereniging van Nederlandse Fabrikanten van Eetbare Oliën en Vetten (Vernof)