



**CMA CGM Antwoord op de NL openbare raadpleging
“Wijziging Regeling Energie vervoer in verband met UER's en scheepvaart 2021” door het
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)**

De transitie naar een groenere scheepvaart is een grote uitdaging voor de industrie. Zowel de Europese Commissie in de Green Deal als de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in haar Greenhouse Gas (GHG) -strategie van 2018 hebben ambitieuze doelen gesteld voor de maritieme industrie.

CMA CGM wil een leider zijn in de energietransitie in de scheepvaartsector en streeft naar koolstofneutraliteit in 2050. De afgelopen tien jaar heeft de Groep de voorkeur gegeven aan oplossingen die gericht zijn op het verbeteren van de hydrodynamische prestaties van schepen, de efficiëntie van motoren en de optimalisatie van de routes en snelheid. Sinds 2008 is de energie-efficiëntie van CMA CGM-schepen met 48% verbeterd tot 54 g CO₂ / TEU-km.

CMA CGM heeft zwaar geïnvesteerd in alternatieve brandstoffen zoals vloeibaar aardgas en biobrandstoffen (die in 2022 minstens 10% van haar energiemix zullen uitmaken) en heeft een ambitieus onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma (R&D) opgezet om emissievrije technologieën te ontwikkelen. In het bijzonder heeft de Groep reeds meer dan 110 kiloton tweede generatie biobrandstoffen aangekocht en is zij bereid deze dynamiek voort te zetten en te versterken.

Nederland heeft het voortouw genomen bij het verminderen van de impact van broeikasgasuitstoot door de scheepvaart met de invoering van het HBE-systeem, waardoor Renewable Fuel Units (Hernieuwbare Brandstofeenheden) kunnen worden terug geleverd aan leveranciers, waaronder biobrandstoffen die worden gebruikt voor maritiem transport.

In de afgelopen jaren heeft deze regeling het gebruik van mariene biobrandstoffen ondersteund, welke een steeds meer geïntegreerd onderdeel zijn geworden van de energie- en brandstofmix van de internationale scheepvaart. Het heeft ook de positie van de Rotterdamse haven als belangrijk internationaal knooppunt voor scheepvaart en bunkeren versterkt.

CMA CGM verwelkomt de mogelijkheid om te reageren op de openbare raadpleging van IenW over de herziening van het NL-HBE-systeem voor 2021.

Met betrekking tot de maritieme sector begrijpt CMA CGM dat het Ministerie overweegt om grondstoffen voor de productie van mariene biobrandstoffen uit te sluiten die zijn opgenomen in Annex IX, deel B (gebruikte bakolie en dierlijke vetten) van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED), met behoud van “geavanceerde biobrandstoffen” vermeld in deel A.

CMA CGM zou het Ministerie willen vragen haar standpunt te heroverwegen.

Mariene biobrandstoffen die zijn afgeleid van grondstoffen, welke zijn opgenomen in Annex IX, deel B, bij name van UCOME, zijn duurzaam, beschikbaar en schaalbaar. Ze kunnen op grotere schaal worden ingekocht en dragen zo aanzienlijk bij tot het koolstofvrij maken van de scheepvaartsector.

Ter vergelijking: biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen die zijn vermeld in Annex IX, deel A, zijn niet in grote hoeveelheden beschikbaar. Op dit moment kunnen ze niet voorzien in de volumes die de scheepvaart nodig heeft en brengen daarmee hogere inkoopkosten met zich mee. In deze context zouden aanvullende maatregelen ter ondersteuning van het gebruik van geavanceerde biobrandstoffen, door ze bijvoorbeeld drievoudig te tellen, zeer relevant zijn.

De ontwikkeling van biobrandstoffen voor gebruik op zee legt een groot beslag op middelen. Stimuli zoals geboden door het HBE-systeem zijn essentieel voor hun ontwikkeling. De afschaling van dergelijke subsidies zou de vooruitgang van de afgelopen jaren in gevaar kunnen brengen.



Derhalve wil CMA CGM de volgende aanbevelingen doen:

- Handhaving van de opname in het HBE-systeem voor 2021 van mariene biobrandstoffen die vallen onder deel B in Annex IX van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED) om HBE-kredieten te genereren;
- Mariene biobrandstoffen die onder deel A vallen, opnemen in Annex IX (geavanceerde biobrandstoffen) van de RED om HBE-tegoeden te genereren en ze driemaal tellen om de ontwikkeling van hun beschikbaarheid en distributie significant te bevorderen.

Tot slot, over de openbare raadpleging zelf, begrijpt CMA CGM dat het betrekking heeft op de herziening van de HBE-regeling voor 2021, maar dat deze op de voet zal worden gevolgd door een nieuwe raadpleging voor de periode 2022-2030. De aanbevelingen van de Groep zijn ook van toepassing op dit tijdsbestek.

CMA CGM wil graag de noodzaak benadrukken om positieve signalen af te geven en voorspelbaarheid te bieden aan belanghebbenden in de scheepvaartsector die zich inzetten om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

CMA CGM hoopt oprecht dat haar aanbevelingen in overweging zullen worden genomen. De Groep zal beschikbaar blijven om aanvullende informatie te verstrekken aan het Ministerie en kijkt uit naar een verdere dialoog over aanvullende maatregelen ter ondersteuning van het koolstofvrij maken van de scheepvaartsector.