

Catom PDM

We danken het Ministerie voor de mogelijkheid om te reageren op de geplande aanpassing van het Wet Milieubeheer in 2025.

Ten eerste willen we benadrukken dat een grondige beoordeling van het voorstel niet mogelijk is zonder inzage in de exacte hoogte van de verplichting per sector, beoogde vermenigvuldigingsfactoren en de details over toegestane feedstocks per sector.

Op basis van de voorliggende plannen willen we de volgende zaken ter overweging mee geven:

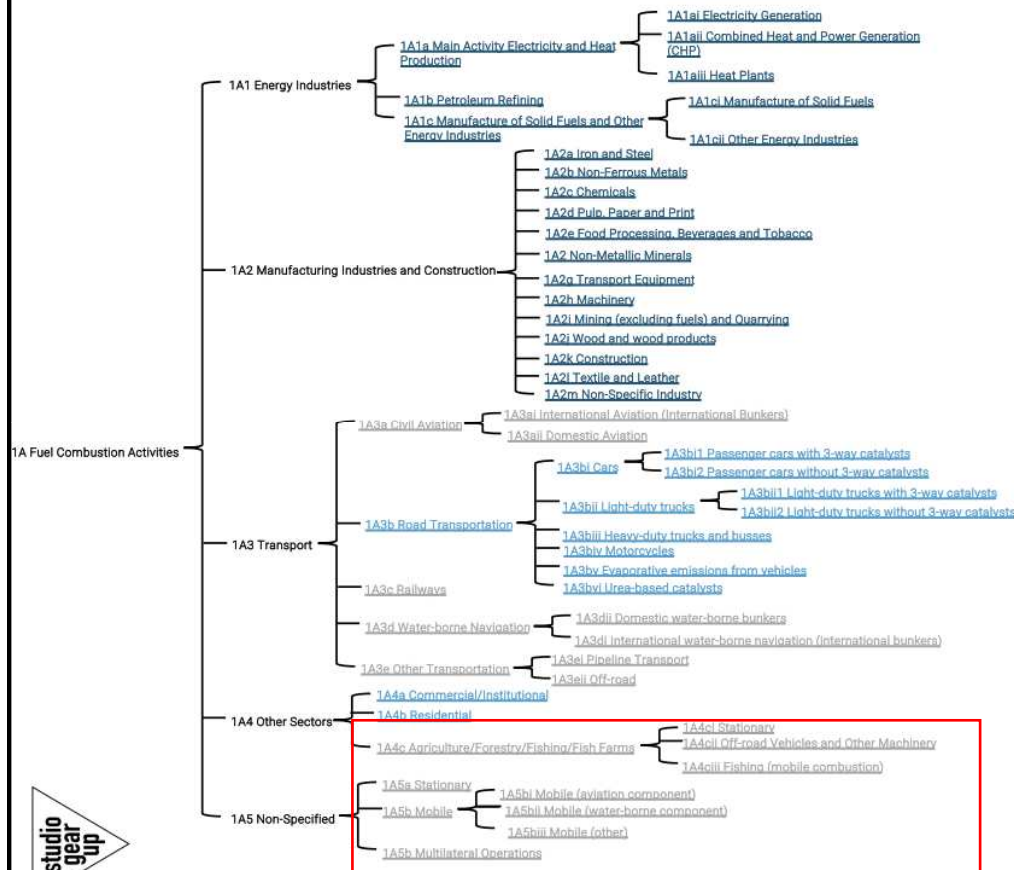
- Mobiele machines horen niet in de scope voor de jaarverplichting. In geen enkel Europees document wordt er een verplichting voor mobiele machines genoemd. We verwijzen additioneel naar alle gerelateerde correspondentie waarbij Nederland nog steeds geen sluitende argumentatie aanlevert.
De opzet van de ETS2 regelingen tonen eveneens aan dat mobiele machines niet onder de reductie scope vallen (*zie bijlage 1: Overzicht van sectoren binnen ETS 2 van Studio Gear Up*). Landbouwvoertuigen zijn zelfs expliciet uitgesloten (*zie bijlage 2: Overzicht Annex III ETS 2 - EU Directive 2023/959*). Ze zijn bedoeld als ‘ventiel’ voor de markt om de markt te ondersteunen via een opt-in regeling (*vrijwillig bijmengen om Emissiereductie-eenheden te creëren zonder verplichting in deze sector*) de hoge verplichting te realiseren.
- Het toevoegen van de sector binnenvaart aan de verplichting is enkel mogelijk wanneer omliggende landen dezelfde kostenverhogende verplichting opleggen. We refereren additioneel aan de ‘Akte van Mannheim.’ Wel zijn we voorstander van de opt-in regeling om eveneens de haalbaarheid van de opdracht van de hoge jaarverplichting te ondersteunen. Daarnaast staat het bijmengen van biobrandstoffen in de sector binnenvaart nog in de kinderschoenen. Om voldoende te stimuleren is een maximale flexibiliteit voor het gebruiken van verschillende feedstocks nodig.
- In alle sectoren, met name land en binnenvaart, dienen de specificaties (b.v. EN590 en EN228) zodanig aangepast te worden, dat er meer biobrandstoffen bijgemengd kunnen worden (blendwalls).
- Om de grote opgave in de jaarverplichting haalbaar te maken, is meer subsidie voor HVO i.p.v. elektriciteit nodig. HVO maakt het mogelijk om op korte termijn hoge reductiedoelen te halen. Echter staat het prijsverschil het niet toe om HVO grootschalig in te zetten. Extra steun vanuit de overheid is nodig.

Catom PDM

Bijlage 1: Binnenvaart en Mobile Machines vallen niet onder de scope van ETS 1 en ETS2,

Bron: *Overzicht van sectoren binnen ETS 2, Studio Gear Up*

Some sectors fall into the scope of ETS 1 and ETS 2



Source: IPCC Guidelines of National Greenhouse Gas Inventories, 2006

To prevent double coverage in our analysis, we have classified the IPCC sectors displayed on the left in the following way:

Industrial activity in scope of ETS 1 and ETS 2

Sectors which fall into the scope of the original emissions trading system.

The new emissions trading system expands the scope of coverage of these sectors, including new industries and emissions derived from 'smaller' installations.

New industry defined in ETS 2

Entirely new sectors, sectors where the emissions trading system has not been applied previously

Out of the scope of ETS 2

These sectors are not covered under the scope of ETS 2.

They are either captured in the original emissions trading scheme or not in either system and are therefore out of the scope of this analysis.



Catom PDM

Bijlage 2: Landbouwvoertuigen expliciet uitgesloten

Bron: Annex III ETS 2 - EU Directive 2023/959

‘ANNEX III

ACTIVITY COVERED BY CHAPTER IVa

Activity	Greenhouse gases
<p>Release for consumption of fuels which are used for combustion in the buildings, road transport and additional sectors. This activity shall not include:</p> <p>(a) the release for consumption of fuels used in the activities listed in Annex I, except if used for combustion in the activities of transport of greenhouse gases for geological storage as set out in the table, row twenty seven, of that Annex or if used for combustion in installations excluded under Article 27a;</p> <p>(b) the release for consumption of fuels for which the emission factor is zero;</p> <p>(c) the release for consumption of hazardous or municipal waste used as fuel.</p> <p>The buildings and road transport sectors shall correspond to the following sources of emissions, defined in the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories, with the necessary modifications to those definitions as follows:</p> <p>(a) Combined Heat and Power Generation (CHP) (source category code 1A1a ii) and Heat Plants (source category code 1A1a iii), insofar as they produce heat for categories under points (c) and (d) of this paragraph, either directly or through district heating networks;</p>	Carbon dioxide
<p>(b) Road Transportation (source category code 1A3b), <u>excluding the use of agricultural vehicles on paved roads;</u></p> <p>(c) Commercial / Institutional (source category code 1A4a);</p> <p>(d) Residential (source category code 1A4b).</p> <p>Additional sectors shall correspond to the following sources of emissions, defined in the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories:</p> <p>(a) Energy Industries (source category code 1A1), excluding the categories defined under the second paragraph, point (a), of this Annex;</p> <p>(b) Manufacturing Industries and Construction (source category code 1A2).</p>	