

Ophoging Jaarverplichting Hernieuwbare Energie in Transport

Departement: IenW

Omschrijving van de maatregel

- Ophoging van de jaarverplichting hernieuwbare energie voor vervoer

Doelgroep en doelstelling

- Verhoging van de inzet hernieuwbare brandstoffen in te zetten in mobiliteit. Het is aan de brandstofleveranciers aan wegvervoer en vanaf 2022 ook de leveranciers aan binnenvaart, om de hernieuwbare brandstoffen te leveren.

Achtergrond/rationale

- De huidige voorgestelde jaarverplichting is 65 PJ conform het Klimaatakkoord. Dit is gelijk aan ca 4,9 Mton nationaal toerekenbare CO₂-reductie in wegvervoer en binnenvaart 2030.
- De jaarverplichting kan ingevuld worden met duurzame biobrandstoffen, hernieuwbare synthetische brandstoffen, hernieuwbare elektriciteit en additioneel hernieuwbare waterstof.
- In het Klimaatakkoord staat dat de jaarverplichting in 2030 2 Mton (27 PJ) bovenop de Europese verplichting moet leveren met wegvervoer en minimaal 0,4 Mton (5 PJ) met binnenvaart. De Europese verplichting levert in 2030 volgens de NEV 2017 33 PJ op. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de 27 PJ het maximale aandeel aan groei is voor de inzet van hernieuwbare brandstoffen in wegvervoer. Als hernieuwbare elektriciteit en additioneel hernieuwbare H₂ ingezet worden, dan zal onder de huidige jaarverplichting minder dan de maximum 27 PJ duurzame brandstoffen in het wegvervoer worden ingezet. De 5 PJ voor binnenvaart betreft een minimum.
- Binnen de huidige afspraak van het Klimaatakkoord kan er ruimte gevonden worden op de volgende drie manieren:
 - Volgens de berekeningen van RVO.nl, op basis van de KEV2020, zal de inzet van hernieuwbare elektriciteit ca 4,18 PJ zijn en de inzet van additioneel hernieuwbare waterstof ca 0,24PJ zijn in 2030. Dit betekent dat de jaarverplichting in 2030 circa 60,58 PJ hernieuwbare brandstoffen oplevert, terwijl dit 65 PJ had mogen zijn. Kortom, binnen de afspraak aan maximum groei voor hernieuwbare brandstoffen kan circa 4,42 PJ (= 0,32 Mton) aan ruimte gevonden worden voor een verdere ophoging van de verplichting naar 69,42 PJ.
 - Daarnaast betreft de inzet van hernieuwbare brandstoffen in binnenvaart een minimum. Dit laat speelruimte voor ophoging waarmee de verplichting nog kan groeien.
 - Mocht er gekozen worden voor verdere stimulering van elektrische auto's en de inzet van hernieuwbare elektriciteit toenemen dan zou er extra ruimte komen om de jaarverplichting verder te verhogen, en daarmee de afgesproken 27PJ aan hernieuwbare brandstoffen volledig te benutten.
- De Inzet van hernieuwbare brandstoffen wordt nu begrensd door de afspraken in het klimaatakkoord; deze zijn in dit document als grens aangenomen. Indien partijen zo besluiten is het mogelijk om, met in achtname van de duurzaamheidseisen, deze inzet hoger te maken.
- De verhoging van de jaarverplichting zal verder in samenhang gezien moeten worden met:
 - Beschikbaarheid van duurzame grondstoffen en de afspraken over opbouw, ombouw en afbouw in het Duurzaamheidskader Biograndstoffen.
 - De ambities van niet nationaal toerekenbare sectoren – luchtvaart en zeevaart – waarvoor middels ReFuel Aviation en FuelEU Maritime Europese concrete verduurzamingstrajecten lopen en waarvoor nationaal in de Duurzame Luchtvaartnota en de Greendeal Havens, Zeevaart, Binnenvaart ook ambities met hernieuwbare energie zijn neergezet.
 - Daarnaast loopt Europees een revisie voor de RED II (de RED III) waarbij waarschijnlijk de Europese transportverplichting opgehoogd zal worden. Ook dit zal impact hebben op de vraag en het aanbod naar duurzame hernieuwbare brandstoffen en andere hernieuwbare energiedragers.
 - Monitoring op bereiken CO₂-emissiereductiedoelen voor mobiliteit.

Effecten

Klimaat

Maatregel (eventueel uitgesplitst naar varianten)	Verwachtte emissiereductie en/of hernieuwbare productie / energiebesparing in 2030 <i>In Mton CO2/jaar of MWh/jaar</i>
De huidige jaarverplichting ophoging met de verwachte hernieuwbare elektriciteit en waterstof. Ophoging jaarverplichting met 4,42 PJ (naar 69,42 PJ) Variant: extra ophoging in geval van extra EV stimulans	0,32 MT CO2 reductie pm
Extra bijdrage van de binnenvaart van 5 PJ. Ophoging jaarverplichting met 5 PJ (naar 70PJ)	0,36 MT CO2 reductie

Energievraag

De inzet van duurzame, hernieuwbare brandstoffen in wegtransport wordt met dit voorstel via de jaarverplichting verhoogd. Daarbovenop komt nog de inzet van hernieuwbare energiedragers in de lucht- en zeevaart. De hoogte van deze additionele inzet is afhankelijk van diverse factoren.

Budgettair + uitvoeringskosten

Opbrengst in mln. euro

	2022	2023	2024	2025.
Titel maatregel	Uitvoering beleid energie voor vervoer door de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)			
Uitvoeringskosten	5,7 mlj.	5,7 mlj.	5,4 mlj.	5,4 mlj.

Deze uitvoeringskosten worden al door de NEa gemaakt. Een extra ophoging van de jaarverplichting valt te realiseren binnen deze huidige NEa uitvoeringskosten. Deze maatregel brengt verder geen additionele kosten met zich mee voor de overheid omdat de gebruiker betaalt. Hiermee een zeer efficiënt en effectieve maatregel.

Administratieve lasten

De administratieve lasten voor de brandstofleveranciers zullen niet toenemen, omdat wordt aangesloten bij de systematiek zoals deze nu al geldt en in 2022 wordt voortgezet.

Nationale kosten

De extra inzet van hernieuwbare brandstof leidt tot hogere brandstofprijzen. De kosten voor het realiseren van het verplichte aandeel hernieuwbare energie zullen immers (meestal) worden doorberekend aan de afnemers aan de pomp. De kosten voor hernieuwbare energie worden op basis van data van IEA, TNO en Irena, geraamd op circa €5 tot €15 euro per GJ (1 miljoen GJ = 1 PJ) in 2030. Grofweg komt 60% voor rekening van huishoudens en 40% voor bedrijven op basis van het aandeel in de getankte brandstof (CBS, 2020). Het deel dat voor rekening komt van het buitenland is 5 tot 10%. Een ophoging van de inzet in de binnenvaart zou gepaard moeten gaan met een vorm van gebruikersverplichting (minimaal op NL grondgebied maar bij voorkeur Rijnsoeverstaten/Europees).

Uitvoeringsaspecten	De NEa is verantwoordelijk voor de uitvoeringsaspecten. Deze zullen niet significant wijzigen ten opzichte van het huidige beleid en het huidige pakket voor de RED II implementatie / Klimaatakkoord.
Maatschappelijk draagvlak	Over de (verplichtte) inzet van hernieuwbare brandstoffen in transport bestaat veel discussie. Er bestaat een verschil in inzicht tussen leveranciers van dergelijke brandstoffen en maatschappelijke (milieu)organisaties over de daadwerkelijke duurzaamheid van dergelijke brandstoffen en de beschikbaarheid van grondstoffen voor het produceren van de brandstoffen.
Gelijkheid speelveld	<p>Met het Klimaatakkoord zet NL een dubbel zo hoge verplichting voor vervoer dan wat vanuit de RED II minimaal is vereist. De revisie van de RED II (RED III) zal de Europese ambitie verhogen, naar verwachting naar ongeveer een gelijk niveau als de NL ambitie uit het Klimaatakkoord. Verhoogt NL de ambitie weer naar een hoger niveau dan de verwachting met de RED III dan zorgt dit ervoor dat NL brandstofleveranciers meer kosten moeten maken ten opzichte van de collega brandstofleveranciers in andere lidstaten.</p> <p>Daarnaast is het de vraag hoe Europa brandstofleveranciers aan binnenvaart meeneemt in de RED II verplichting. Momenteel vallen deze leveranciers onder de FQD. De FQD verplichting is echter minder ambitieus dan het huidige NL target voor binnenvaart in het Klimaatakkoord. Daarom vallen leveranciers aan binnenvaart naar verwachting vanaf 2022 onder de jaarverplichting waarmee NL de RED II haalt. Een verdere ophoging van de jaarverplichting zorgt ervoor dat brandstofleveranciers aan binnenvaart een veel hogere ambitie opgelegd krijgen, met dito kosten, ten opzichte van omringende landen met te verwachten bunkertoerisme.</p> <p>Betreft kwaliteitseisen, duurzaamheidscriteria en broeikasgasreductiecriteria geldt tot slot per definitie een gelijk Europees speelveld.</p>
Overig	<ul style="list-style-type: none"> • Europa en NL kennen een limiet op bepaalde vormen van hernieuwbare energiedragers • Ophoging van de jaarverplichting voor wegtransport kan niet los worden gezien van ontwikkelingen in Europa en ten aanzien van internationale sectoren zoals de lucht- en zeevaart.