



Aan

Staatssecretaris, cc Minister

nota

Publicatie Regeling Energie vervoer 2022-2030

TER BESLISSING

Datum

9 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/14906

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Progr. Duurzame
Energiedragers

Beslistermijn

15-11-2022

Bijlage(n)

4

Aanleiding

De internetconsultatie voor de wijziging van de Regeling energie vervoer voor het kalenderjaar 2022-2030 is recentelijk gesloten.

In deze wijziging is voorgesteld om de inboekmogelijkheden voor de binnenvaart in de systematiek energie vervoer te verruimen en een extra impuls voor de inzet van hernieuwbare energiedragers in mobiliteit te creëren door verlaging van de stimuleringsfactoren. Tevens is aangegeven dat de multiplier voor zeevaart mogelijk zou worden aangepast.

De wijziging is inmiddels getoetst door de NEa (toets handhaving, uitvoering en fraudebestendigheid, bijlage 1) en is door de ATR niet geselecteerd voor een verplichte toets op regeldruk. In deze nota treft u de hoofdlijnen van de binnengekomen reacties op de internetconsultatie en de uitkomsten van de toets. Verder wordt u geadviseerd over aanpassing van de factor zeevaart om de balans tussen inzet van hernieuwbare brandstoffen in de verschillende sectoren te bewaken.

Daarnaast wordt u gevraagd de wijzigingsregeling vast te stellen. De aangepaste regeling dient op 1 januari 2023 in werking te treden.

Ten slotte wordt uw goedkeuring gevraagd voor de beantwoording van Kamervragen¹ van de vaste commissie IenW van 7 december met betrekking tot de impact van de verlaging van de stimuleringsfactoren voor hernieuwbare energie in de Regeling energie vervoer op de businesscase voor hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare waterstof.

Geadviseerde besluiten

- U wordt geadviseerd uw eerdere besluit² m.b.t. het verlagen van de stimuleringsfactoren hernieuwbare energie te handhaven;
- U wordt geadviseerd de factor zeevaart aan te passen van 0,8 naar 0,7;
- U wordt geadviseerd de wijzigingsregeling te ondertekenen voor publicatie.
- U wordt geadviseerd om in te stemmen met het versturen van bijgaande beantwoording op de Kamervragen.

¹ Kamerstuk 2022Z4205/2022D52501

² Rondzendmap 2022/13235

Mocht u toch besluiten – naar aanleiding van de zorgen van de EV en H2-sectoren en het feit dat het gaat om slechts 3% van het totale aandeel hernieuwbare energiedragers in de systematiek – dat de stimuleringsfactor van alléén EV en H2 toch niet met 20% verlaagd moet worden, dan leidt dat tot circa 1,8 PJ minder hernieuwbaar dan de eerder genoemde 20,5 PJ. Bovendien kan dit het draagvlak voor de maatregel onder andere marktpartijen (die voor 97% van de systematiek staan) aantasten.

Beslistermijn

Uiterlijk 9 december, om tijdige aanbieding aan en publicatie door de Staatscourant voor het kerstreces nog mogelijk te maken.

Datum

9 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/14906

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Aan

Staatssecretaris, cc Minister

Bijlage(n)

4

Kernpunten

- Met het verlagen van de stimuleringsfactoren hernieuwbare energie met 20 procent zal er in totaal in 2023 en 2024 circa 20,5 PJ extra hernieuwbare energie in plaats van fossiele brandstoffen moeten worden ingezet. Dit zal leiden tot 1,5 Mton extra CO₂-reductie in totaal (0,75 Mton per jaar).
- Naar verwachting levert dit ook een bijdrage aan het op korte termijn verkleinen van de afhankelijkheid van Russische olie en diesel.
- Per 1 januari verbetering van de balans tussen zeevaart en andere vervoerssectoren en duidelijkheid voor de markt door, conform positie van de Europese Commissie, het uitsluiten van de meest ingezette grondstof in hernieuwbare zeevaartbrandstoffen. Hiermee wordt het verduurzamingsperspectief voor wegtransport, binnenvaart en luchtvaart vergroot.
- Verruiming van de inboekmogelijkheden voor de binnenvaart en scheepvaart door technische aanpassingen.
- Een nadeel is dat de prijs aan de pomp licht zal stijgen (1 à 2 cent)
- Een aantal buiten dit vraagstuk spelende ontwikkelingen hebben een negatieve invloed op de businesscase van elektrische voertuigen: toenemende belastingdruk op de laadprijzen, stijgende energieprijzen en tijdelijk verlaagde brandstofaccijnzen.
- Tegen deze achtergrond werd het verlagen van de stimuleringsfactor voor EV en hernieuwbare waterstof negatief ontvangen door de sector. Onze inschatting is dat de aanpassing van alle stimuleringsfactoren voor hernieuwbare energie in combinatie met het uitsluiten van de meest ingezette grondstof voor zeevaartbrandstoffen en de kleine verlaging van de factor zeevaart juist zal leiden tot een stijging van de HBE-prijs. Dit is gunstig voor alle hernieuwbare energiedragers/brandstoffen. Hierdoor verslechtert de businesscase voor EV en hernieuwbare waterstof niet.

1. Verlaging stimuleringsfactoren hernieuwbare energie

Met het verlagen van de stimuleringsfactoren hernieuwbare energie met 20 procent zullen er 10PJ in 2023 en 10,5PJ in 2024 extra hernieuwbare energie in plaats van fossiele brandstoffen moeten worden ingezet. Dit zal leiden tot 1,5 Mton extra CO₂-reductie in totaal (0,75 Mton per jaar) en het is aannemelijk dat dit bijdraagt aan het olieherstelplan door 1% van de fossiele diesel, kerosine en stookolie te vervangen. U heeft hier eerder al mee ingestemd. De markt reageert positief op het doel, maar overwegend negatief op de maatregel en heeft verschillende bezwaren ingebracht. We hebben deze inbreng afgewogen, maar dit heeft niet geleid tot een ander advies (zie toelichting).

2. Factor zeevaart

Door het verlagen van de stimuleringsfactoren worden wegverkeer en luchtvaart in absolute zin harder geraakt dan zeevaart, waardoor inzet van hernieuwbare energie in zeevaart aantrekkelijker zou kunnen worden.³ Om dit onbedoelde effect te voorkomen, wordt u geadviseerd de factor zeevaart naar 0,7 aan te passen. Hiernaast heeft de Europese Commissie sterke signalen gegeven dat de grondstof *Putvet/Brown Grease*⁴ zal worden verplaatst naar Annex IXb. Nationaal moeten we dit ook overnemen. In de Regeling zal Brown Grease per 1 januari 2023 van bijlage 5 worden verwijderd, om de sector duidelijkheid te bieden. Hierdoor zal deze grondstof in Nederland niet langer voor HBE's in aanmerking komen bij inzet in de zeevaart. Brown Grease is momenteel verantwoordelijk voor circa 60% van de zeevaartinboekingen. De sector zal door deze ingreep op duurdere alternatieven moeten overgaan om HBE's te genereren, wat naar verwachting tot stijging van de HBE-prijs zal leiden en het perspectief voor andere vervoerssectoren vergroot.

Datum

9 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/14906

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Aan

Staatssecretaris, cc Minister

Bijlage(n)

4

Krachtenveld

- In totaal zijn er 40 reacties binnengekomen op de internetconsultatie. Het verslag op hoofdlijnen vindt u in bijlage.
- Voor het verlagen van de stimuleringsfactoren hernieuwbare energie geldt dat 70% van de indieners tegen het verlagen van deze factoren is. Partijen steunen het verhogen van de ambitie en inzet van hernieuwbare energie, maar prefereren het ophogen van de Jaarverplichting via het Besluit energie vervoer. Dit is echter pas per 2025 mogelijk in verband met de benodigde capaciteit voor het REDIII-implementatietraject.
- 75% van de reacties steunt de verlaging van de factor zeevaart. In de internetconsultatie waren de plannen van de Europese Commissie over het plaatsen van Brown Grease op Annex IXb nog niet meegenomen. Deze verplaatsing heeft de facto hetzelfde effect als verlaging van de factor. In deze nota wordt daarom een beperkte verlaging van de factor naar 0,7 voorgesteld om het absolute verschil in verkregen HBE's tussen inzet in wegtransport en zeevaart te handhaven.
- In de bijlage vindt u waar relevant de voorgestelde beleidsreactie op hoofdpunten. Indien u geen opmerkingen heeft, zal deze worden verwerkt in het hoofdlijnenverslag.

Toelichting

Reactie van markt op verlaging stimuleringsfactoren hernieuwbare energie

- Marktpartijen vinden de timing van de aanpassing van de stimuleringsfactoren te laat. De reeds geplande aanpassing van de Regeling biedt echter een belangrijke kans om al per 2023 het aandeel fossiele brandstoffen extra terug te dringen. Dit sluit aan bij de breed gedeelde politieke wens om de afhankelijkheid van Russische olie en diesel zo snel mogelijk af te bouwen. Grote marktpartijen zijn al langer bij dit proces betrokken.
- Verschillende partijen stellen voor om in plaats van de voorgestelde aanpassing het Besluit energie vervoer te wijzigen en de jaarverplichting

³ Momenteel wordt 0,4 meer HBE verkregen bij inzet van 1 GJ hernieuwbare energie in wegtransport t.o.v. zeevaart. Door de verlaging van de stimuleringsfactoren zou dit verschil 0,32 worden. Dit wordt gerepareerd door de factor zeevaart naar 0,7 te verlagen. Het verschil wordt dan 0,48.

⁴ Putvet/Brown grease is afgewerkt frituurvet dat uit de afvoer wordt teruggewonnen.

per 2024 te verhogen. Vanwege de benodigde capaciteit voor het REDIII-implémentatietraject in 2024 en 2025 is het echter niet mogelijk om komend jaar tegelijkertijd het Besluit aan te passen.

- Met name de leveranciers van hernieuwbare elektriciteit aan vervoer zijn kritisch op de maatregel, vanwege het door hen verwachte effect op zowel de business case als de laadtarieven van elektriciteit in transport. Onze verwachting is dat het verlagen van de stimuleringsfactoren hernieuwbare energie, in combinatie met het uitsluiten van Brown Grease en de kleine aanpassing aan de factor zeevaart, zal leiden tot een stijging van de HBE-prijs en behoud van het perspectief voor EV. EV heeft momenteel een aandeel van circa 3% in de HBE-systematiek.

Datum

9 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/14906

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Aan

Staatssecretaris, cc Minister

Bijlage(n)

4

Effecten op de HBE-prijsontwikkeling

- Ook als de stimuleringsfactoren niet worden verlaagd, zal de HBE-prijs naar verwachting licht stijgen. Dit komt door het voornemen van de Europese Commissie om *Brown Grease* op de niet-geavanceerde lijst (Annex IXb) te plaatsen. Deze aanpassing zal via de Regeling uiterlijk per 1 januari 2023 in Nederland in werking treden, waardoor deze grondstof niet langer in de zeevaart ingezet kan worden voor het genereren van HBE's en de sector over zal moeten gaan op duurdere alternatieven. Zeevaart heeft momenteel een aandeel van 80% in de systematiek energie vervoer en drukt de prijs van HBE's door de inzet van goedkopere hernieuwbare brandstoffen, waarbij Brown Grease verantwoordelijk is voor 60% van de zeevaartinboekingen.
- Het verlagen van de stimuleringsfactoren en de factor zeevaart leidt tot een aanvullende stijging van de HBE-prijs, omdat ook in het wegverkeer naar verwachting meer hernieuwbare energie op de markt zal worden gebracht op basis van duurdere grondstoffen.
- Een hogere HBE-prijs leidt tot meer stabiliteit op de markt en compenseert naar verwachting het verlies aan inkomsten door het verlagen van de stimuleringsfactoren. Een stabielere markt en een dito HBE-prijs zijn in het voordeel van alle sectoren, waaronder ook elektrisch vervoer. De HBE-systematiek is echter een marktinstrument; de overheid draagt geen verantwoordelijkheid voor een stabiele HBE-prijs.

Context elektrisch vervoer

- Een aantal buiten dit vraagstuk spelende ontwikkelingen hebben een negatieve invloed op de businesscase van elektrische voertuigen. Er is sprake van een toenemende belastingdruk op de laadprijs van elektriciteit en waterstof voor elektrische voertuigen. Samen met de stijgende energieprijzen en de tijdelijk verlaagde brandstofaccijnzen is het hierdoor momenteel voordeliger om een fossiele auto te rijden.
- Een recent uitgevoerde gevoeligheidsanalyse rondom brandstofprijzen concludeert dat dit de ingroei van EV zal belemmeren en leiden tot een cumulatieve afname van meer dan 100.000 elektrische voertuigen en gemiste cumulatieve CO₂-reductie van 1,63 Mton.
- Interdepartementaal wordt onderzocht hoe de laadkosten tijdelijk gedempt kunnen worden. Op 10 november heeft de Tweede Kamer ingestemd met verlenging van de verlaagde energiebelasting voor publieke laadpalen.
- Tegen deze achtergrond werd het verlagen van de multiplier voor EV negatief ontvangen. De sector vreest dat de EV-ingroei hierdoor verder

zal afzwakken en cumulatieve CO₂-reductiedoelstellingen verder uit het zicht verdwijnen.

- Onze inschatting is dat de aanpassing van alle stimuleringsfactoren in combinatie met de maatregel voor Brown Grease en de kleine verlaging van de factor zeevaart juist zal leiden tot een stijging van de HBE-prijs en in ieder geval het behoud van het perspectief voor EV.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Voor het totaalpakket aan wijzigingen binnen de Regeling energie vervoer heeft de NEa een HUF-toets uitgevoerd (zie bijlage). De NEa adviseert het verlagen van de factor zeevaart en is kritisch op de late aankondiging van de verlaging van de stimuleringsfactoren hernieuwbare energie. Dit was echter voordat de voorgenomen wijziging van de Commissie met betrekking tot Brown Grease bekend werd. Ook als de status van Brown Grease verandert en niet langer in zeevaart ingezet kan worden, stelt de NEa nog steeds een (beperkte) verlaging van de factor zeevaart voor. Tot slot wijst de NEa op de mogelijke verdere toename van het aandeel van zeevaart op de HBE-markt, als alleen de stimuleringsfactoren worden aangepast en niet ook de factor zeevaart. Op basis van deze reactie stellen we een kleine verlaging van de factor zeevaart voor.

De ATR heeft de wijzigingsregeling niet geselecteerd voor een regeldruktoets, aangezien geen aanvullende regeldruk wordt verwacht.

Communicatie

- Indien u besluit de factor zeevaart te verlagen en de wijzigingsregeling vast te stellen, zal dit worden opgenomen in de Kamerbrief voor het Commissiedebat Duurzaam Vervoer.
- Communicatie over de wijzigingsregeling heeft plaatsgevonden in een overleg met de Zeevaarttafel, de Brandstoffentafel en via diverse contacten met brancheorganisaties.

Politieke context

- De verlaging van de stimuleringsfactoren is in lijn met de wens van de Tweede Kamer om op korte termijn de afhankelijkheid van Russische olie te verminderen door extra fossiele brandstoffen te vervangen door hernieuwbare energiedragers;
- Met de verlaging van de factoren blijft de totale verplichting onder de in het Klimaatakkoord afgesproken 60PJ en wordt het verduurzamingsperspectief voor lucht- en zeevaart gehandhaafd, conform het Duurzaamheidskader;
- De Tweede Kamer is kritisch over de inzet van voedsel- en voeder gewassen. Voedsel- en voeder gewassen kennen daarom geen stimuleringsfactor. De voorgestelde aanpassing geldt dan ook niet voor deze grondstoffen.
- Prijsverhoging aan de pomp ligt momenteel politiek gevoelig. De verlaging van de stimuleringsfactoren zal tot een prijstoename van 1 à 2 cent per liter leiden.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Datum

9 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/14906

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Aan

Staatssecretaris, cc Minister

Bijlage(n)

4

Volgnummer	Naam	Informatie	Datum 9 december 2022
1	HUF-toets NEa		Onze referentie IENW/BSK-2022/14906
2	Verslag op hoofdlijnen van de internetconsultatie, inclusief beleidsreactie		Opgesteld door Bestuurskern Prog.dir. Duurzame Mobiliteit Unit Algemeen Beleid
3	Regeling energie vervoer versie 1 (inclusief verlaging stimuleringsfactoren)		Aan Staatssecretaris, cc Minister
4	Antwoorden op de vragen van de vaste commissie IenW		Bijlage(n) 4



Aan

Staatssecretaris, cc Minister

nota

Handhaven multiplier zeevaart in Regeling Energie
vervoer 2022-2030

TER BESLISSING

Datum

22 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/313066

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Progr. Duurzame
Energiedragers

Beslistermijn

15-11-2022

Bijlage(n)

nvt

Aanleiding

Naar aanleiding van ons advies¹ met betrekking tot de wijziging van de Regeling energie vervoer voor het kalenderjaar 2022-2030 en de hierover door de markt geuite zorgen tijdens de internetconsultatie, heeft u op 16, 21 en 22 december 2022 met ons overlegd. Op basis hiervan heeft u besloten om de technische verbeteringen in de Regeling door te voeren en de grondstof *brown grease* van bijlage 5 van de Regeling te schrappen, conform het voorstel van de Europese Commissie.

U heeft ook besloten de stimuleringsfactoren voor hernieuwbare energiedragers voor de jaren 2023 en 2024 niet te verlagen. Hiermee samen hangt het voorstel voor verlaging van de multiplier zeevaart van 0,8 naar 0,7. Dit is echter nog niet expliciet besloten. Naar aanleiding hiervan adviseren wij u hoe in het licht van dit besluit om te gaan met de multiplier zeevaart.

Geadviseerd besluit

- U wordt geadviseerd de multiplier zeevaart niet aan te passen van 0,8 naar 0,7, aangezien de stimuleringsfactoren voor hernieuwbare energiedragers ook niet verlaagd worden. De verhouding blijft hiermee hetzelfde. Bovendien is voorzien dat het schrappen van Brown Grease als grondstof van bijlage 5, zal leiden tot beperking van de inzet in de zeevaart en daarmee meer mogelijkheden biedt voor de inzet in wegtransport.

Beslistermijn

Uiterlijk 22 december, om tijdige aanbieding aan en publicatie door de Staatscourant voor het kerstreces nog mogelijk te maken.

Kernpunten

- Aanpassing van de factor zeevaart werd alleen geadviseerd om een onbedoeld neveneffect te voorkomen van verlaging van de stimuleringsfactoren voor hernieuwbare energiedragers. Hierdoor zouden wegverkeer en luchtvaart in absolute zin harder geraakt worden dan zeevaart.²

¹ IENW/BSK-2022/271336

² Momenteel wordt 0,4 meer HBE verkregen bij inzet van 1 GJ hernieuwbare energie in wegtransport t.o.v. zeevaart. Door de verlaging van de stimuleringsfactoren zou dit verschil

- Doordat u heeft besloten de stimuleringsfactoren niet te verlagen, is aanpassing van de factor zeevaart niet langer noodzakelijk.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie

Datum

22 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/313066

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Aan

Staatssecretaris, cc Minister

Bijlage(n)

nvt

0,32 worden. Dit wordt gerepareerd door de factor zeevaart naar 0,7 te verlagen. Het verschil wordt dan 0.48.