Bijlage 1: Voorgestelde hoogtes verplichtingen, sub-verplichtingen en limieten

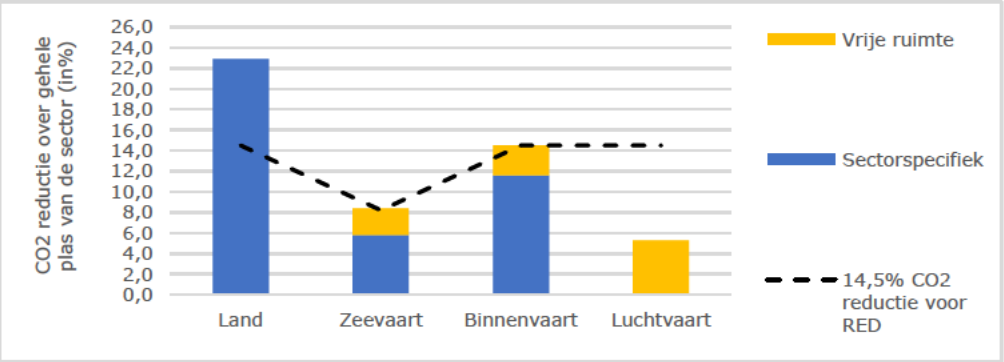
1. **Overzicht van verplichtingen, subverplichtingen en sublimieten per jaar en per sector**

Land	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Sectorspecifiek	14,4%	16,4%	18,3%	20,3%	22,9%
Vrije ruimte	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal	14,4%	16,4%	18,3%	20,3%	22,9%
Verplichting Annex 9A	3,07%	4,49%	5,92%	7,34%	8,76%
Verplichting RFNBO	0.05%	0.09%	0.21	0.48%	0,67%
Limiet Conventioneel	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
Limiet Annex 9B	4,29%	4,29%	4,29%	4,29%	4,29%

Zeevaart	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Sectorspecifiek	2,5%	3,3%	4,1%	4,9%	5,7%
Vrije ruimte	1,1%	1,5%	1,8%	2,2%	2,5%
Totaal	3,6%	4,8%	5,9%	7,1%	8,2%
Limiet Conventioneel	0%	0%	0%	0%	0%
Limiet Annex 9B	0%	0%	0%	0%	0%

Binnenvaart	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Sectorspecifiek	3,0%	4,1%	6,1%	8,2%	11,6%
Vrije ruimte	0,8%	1,0%	1,5%	2,0%	2,9%
Totaal	3,8%	5,1%	7,6%	10,2%	14,5%
Verplichting RFNBO	0,02%	0,04%	0,09%	0,17%	0,34%
Limiet Conventioneel	0%	0%	0%	0%	0%
Limiet Annex 9B	11,07%	11,07%	11,07%	11,07%	11,07%

Luchtvaart	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Sectorspecifiek	0%	0%	0%	0%	0%
Vrije ruimte	2,5%	3,2%	3,9%	4,6%	5,3%
Totaal	2,5%	3,2%	3,9%	4,6%	5,3%
Verplichting RFNBO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,56%
Limiet Conventioneel	0%	0%	0%	0%	0%
Limiet Annex 9B	4,77%	4,77%	4,77%	4,77%	4,77%



1. Sectorverplichtingen

i. De landsector (weg, mobiele- en landbouwmachines, pleziervaart)

Brandstofleveranciers in de landsector moeten in 2030 22,9% CO_2-ketenemissies reduceren. Dat is meer dan de 14,5% ketenemissiereductie die van de RED-III gemiddeld over de transportsector moet worden gerealiseerd. Dat heeft twee redenen. Ten eerste heeft het kabinet bij de voorjaarsbesluitvorming van 2023 besloten dat de landsector jaarlijks 20 PJ extra aan biobrandstoffen zou gaan inzetten, bovenop de RED-doelen. Ten tweede kan de luchtvaartsector niet verplicht worden 14,5% ketenemissies te reduceren in verband met Europese wetgeving (zie ook onderdeel iv.). Om toch aan de RED-III-doelen te voldoen, moet daarom elders een hogere inspanning worden geleverd.

ii. De binnenvaartsector

Over brandstofleveringen aan de binnenvaartsector moeten leveranciers een ketenemissiereductie van 14,5% bewerkstelligen in 2030. Daarvan moet 11,6 procentpunt daadwerkelijk worden gerealiseerd door hernieuwbare energie aan de sector te leveren. 2,9 procentpunt mag ook worden gerealiseerd in de andere modaliteiten.

De voorgestelde verplichting heeft dezelfde hoogte als de gemiddelde ketenreductie die de RED-III van lidstaten verlangt. Ik zoek afstemming met de buurlanden om de hoogtes van de verplichtingen bij elkaar te laten aansluiten. Door dit beleid komt de binnenvaartsector op koers naar de afspraken die zijn vastgelegd in het Klimaatakkoord, en in internationaal verband in de CCNR Roadmap for reducing inland navigation emissions[1], waar is afgesproken dat de CO_2-uitstoot in 2035 met 35% moet zijn afgenomen ten opzichte van 2035.

iii. De zeevaartsector

Brandstofleveranciers worden verplicht om 8,2% ketenemissies te reduceren in 2030. Daarvan moet 5,8 procentpunt daadwerkelijk binnen de zeevaartsector worden gerealiseerd. Brandstofleveranciers mogen voor 2,6 procentpunt aan de verplichting voldoen door hernieuwbare brandstof aan de andere modaliteiten te leveren.

De voorgestelde hoogte telt voor de RED-III-doelen mee als een verplichting van 14,5%. Dat komt, omdat in de RED-III is opgenomen dat de zeevaartbrandstofplas van een lidstaat voor de RED-III-doelen niet groter kan zijn dan 13% van het bruto nationaal energieverbruik. In Nederland is de zeevaartbrandstofplas groter. Om 14,5% ketenemissies te reduceren over de 13%-plas, is over de gehele plas dus een lager getal nodig. Er is evenwel niet voor gekozen om de zeevaartsector als geheel een 14,5% ketenemissiereductiedoel op te leggen (en dus meer te verlangen dan de RED-III). De voorgestelde verplichting is hoger dan de verplichting die rederijen vanuit de Europese verordening betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart (FuelEU Maritime) krijgen opgelegd. Ik heb er vertrouwen in dat de voorgestelde verplichting niet zal leiden tot een verplaatsing van economische activiteiten naar andere landen buiten de Europese Unie. Binnen de Europese Unie is Antwerpen een belangrijke grote haven die concurreert met Rotterdam. Daarom ben ik in overleg met mijn Belgische collega

[1] Central Commission for the Navigation of the Rhine - CCNR roadmap for reducing inland navigation emissions (ccr-zkr.org)

om zoveel mogelijk samen op te trekken bij het stellen van verplichtingen op brandstofleveranciers aan de zeevaartsector.

iv. De luchtvaartsector

Er komt een ketenemissiereductieverplichting over aan luchtvaartuigen geleverde brandstoffen van 5,3% in 2030. Brandstofleveranciers met een verplichting kunnen daaraan voldoen door luchtvaart-emissiereductie-eenheden (LRE's) in te zetten, of ERE's uit andere sectoren.

De voorgestelde verplichting van 5,3% is lager dan de 14,5% die volgens de RED-III over de gehele transportbrandstoffenplas moet worden bewerkstelligd. De Europese verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart)[2] verbiedt het om nationaal scherpere doelen op te leggen dan de doelen uit de genoemde verordening. Het ketenemissiereductiedoel is derhalve gelijk aan het omgerekende bijmengdoel van 6% uit de verordening. Door ook de luchtvaartsector nu een verplichting te geven in het systeem Energie Vervoer borgen we dat ook deze sector bijdraagt aan de doelen uit de RED-III. Evenwel is het zo dat doordat de luchtvaarsector minder dan 14,5% bijdraagt, een andere sector meer zal moeten bijdragen. Ik heb voorgesteld om de landsector een hogere verplichting te geven.

2. Subverplichtingen en limieten

Het gebruik van voedsel- en voedergewassen voor biobrandstoffen blijft begrensd op het niveau zoals met de Tweede Kamer is afgesproken. Concreet betekent dit dat voedsel- en voedergewassen alleen kunnen worden ingezet in de landsector (net als nu), en dat niet meer dan 1,20% gerealiseerde CO2-ketenemissiereductie hieruit mag bestaan in 2030.

Ook biobrandstoffen gemaakt met een bewezen technologie (annex IXb-brandstoffen) worden begrensd. Annex IXb-grondstoffen worden niet inboekbaar in de zeevaartsector, net zoals nu het geval is. Aan de overige sectoren wordt het leveren van Annex IXb-brandstoffen beperkt toegestaan. Hiermee wordt meer annex IXb-brandstof in Nederland geleverd dan meetelt voor de Europese transportdoelen. Dat kan ook, omdat Nederland een nationale kop voert bovenop de RED-III-doelen. Bij de voorjaarsnota van 2023 is besloten dat 20 PJ aan biobrandstoffen bovenop de RED-III-doelen moet worden geleverd. Deze kunnen bijgevolg worden ingevuld met annex IXb-brandstoffen.

Geavanceerde (annex IXa-)biobrandstoffen worden juist gestimuleerd. Een deel van de verplichting die brandstofleveranciers over hun leveringen aan de landsector moeten invullen, zal uit deze brandstoffen moet bestaan. In totaal moet 8,76% van de CO2-ketenemissiereductie in 2030 worden bewerkstelligd door geavanceerde biobrandstoffen te leveren.

Hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong zullen – net als geavanceerde biobrandstoffen – worden gestimuleerd. Een deel van de verplichting over brandstoffen geleverd aan de sectoren land, binnenvaart en luchtvaart zal moeten bestaan uit RFNBO-leveringen.

[2] Verordening (EU) 2023/2405