

# Catom

Breda 29 november 2024,

Na een eerder ingediende reactie op het voorstel voor de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de accijns in verband met de implementatie van de RED III, volgt hier de reactie op het Besluit energie vervoer ter implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED III).

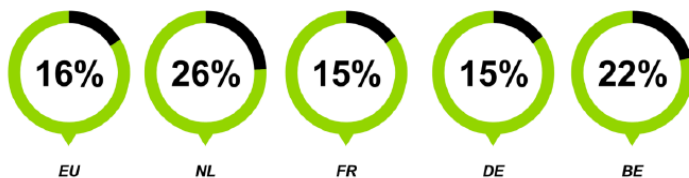
De Catom groep is marktleider in Nederland op het gebied van (bio)brandstoffen in de sectoren binnenvaart en land (B2B). Catom constateert dat de Nederlandse wetgever bij de implementatie van Europese regels met betrekking tot bijvoorbeeld hernieuwbare energie en energie voor vervoer de afgelopen jaren steevast verder gaat dan de Europese regelgeving voorschrijft. Dat is nadelig. Energieproducten worden daardoor in Nederland in feite zwaarder belast dan in andere landen. Dat leidt tot:

- Inflatie
- Concurrentie nadeel Nederlandse bedrijven
- Verlies economische competitiviteit
- Verlies welvaart

Ook het ontwerp voor de wijziging van het Besluit energie vervoer ter implementatie van de RED III (net zoals het voorgestelde wet milieubeheer) gaat verder dan op grond van de RED III verplicht is. Dat is in strijd met het Regeerakkoord, waarin expliciet is vastgelegd dat geen nationale koppen worden toegepast op Europees beleid. Het gaat ook voorbij aan het belang van het gelijke speelveld binnen de Europese Unie.

- RED III – Sector land

De reductie doelstelling van 22,6% voor land is buitenproportioneel hoger dan het gemiddelde in Europa en is dus in strijd met het kabinetsbeleid. In de sector land wordt bovendien geen vrije ruimte betrokken. Ook dat verhoudt zich niet tot het kabinetsbeleid. Een vrije ruimte van 8% voor land ( $22,6 - 14,5 = 8,1$ ) is nodig om flexibiliteit in de markt te behouden. Binnenvaart en land zijn vergelijkbaar qua productspecificatie en logistieke ketens, en moeten daarom uitwisselbaar kunnen zijn. Dit kan alleen met een vrije ruimte die nu nog als enige ontbreekt bij de sector land.



Guidehouse (2022) *ReFuel, FuelEU and REDIII. Discrepancies in the proposals and potential impacts on the Dutch transport sector*

# Catom

- Specificaties

De hoogtes van de verplichtingen gaan een aanzienlijke impact hebben op het productaanbod. De specificaties van diesel (EN590) en benzine (EN228) zullen moeten worden aangepast, zodat er meer biobrandstoffen bijgemengd kunnen worden. Er wordt dus in feite een nationale brandstofsfeis gesteld aan brandstoffen die op Europees terrein aan de eisen voldoen.

- Mobiele Machines (Non Road)

De sector Non Road telt niet mee voor artikel 25 van de RED die een reductieverplichting voor **vervoer** voorschrijft van 14,5% in 2030. Mobiele machines vallen dus ook niet onder het bereik van de gelijknamige jaarverplichting **energie voor vervoer**. Dit draagt dan ook op geen enkele manier bij aan het halen van onze Europese doelstelling. Het betreft welgeteld 46 PJ extra aan energie waarover een verplichting wordt geheven bovenop de 378 PJ aan energie voor vervoer (TNO, 2023). Het eenzijdig opnemen van de sector Non Road is in strijd met het kabinetsbeleid geen nationale koppen toe te passen.

Binnen de sector Land zou daarom alleen geleverde hernieuwbare energie aan mobiele machines inboekbaar moeten blijven om de sector te ondersteunen middels een opt-in regeling zonder dat hier een verplichting op rust. Dit geeft de markt ademruimte.

TNO (2023) *Renewable fuels up to 2030 – Assessment of REDIII – Support to KEV2023*.

- Binnenvaart

Er is een MoU getekend met België om de hoogtes van de verplichtingen gelijk te trekken voor zeevaart en binnenvaart. Een MoU is niet bindend. Een dergelijk document met Duitsland ontbreekt. Sterker nog, Duitsland heeft aangegeven om reductieverplichtingen op te leggen daar waar de accijns geheven wordt en dit is nog altijd niet het geval bij de sector Binnenvaart. Brandstofleveringen aan binnenvaart zijn een in Europees verband aangewezen accijnsvrijgestelde bestemming, (vgl. de Akte van Mannheim). Het is niet te begrijpen dat een overheid die pleit voor “gelijkspelveld” binnen de EU hier totaal aan voorbij gaat. We refereren hier tevens aan het Panteia rapport (2021) waarin onomstotelijk is aangetoond dat scheepseigenaren in het buitenland zullen gaan bunkeren bij eenzijdige prijsverhogingen. Een jaarverplichting voor Binnenvaart leidt tot een prijsverhoging. Het voorstel is dan ook in strijd met de uitgangspunten ‘behoud concurrentiepositie’ en ‘investeringszekerheid’ van het kabinetsbeleid.

**Vraag:** Waarom worden de hoogtes van de verplichtingen wel op EU niveau gelijkgesteld voor internationaal opererende sectoren luchtvaart en zeevaart met als argument “gelijk spelveld” en “behoud concurrentiepositie” maar niet voor eenzelfde internationaal opererende sector binnenvaart?

Panteia (2021) *Impact assessment bunkertoerisme*

# Catom

- ERE verpanden

Het is nog altijd niet mogelijk om ERE's te verpanden, terwijl ERE's wel degelijk een onderliggende waarde vertegenwoordigen. Tegelijkertijd wordt er wel een uitgebreide handel in dergelijke certificaten verlangd om de marktwerking van de systematiek energie vervoer te bevorderen (Artikel 9.7.3.7 van de Wet milieubeheer). De HBE (ERE) markt is een volwaardige markt geworden waar vele handelaren in actief zijn, en met een eigen Argus notering.

Het argument dat ERE's slechts een beperkt deel van het vermogen van de onderneming zullen uitmaken en daarom niet verpandbaar zouden zijn is gedateerd (*Memorie van Toelichting - 2013*). De voorgestelde hoogtes van de jaarverplichting worden zo hoog dat dit resulteert in een aanzienlijke belemmering van de liquiditeitspositie van bedrijven als het niet mogelijk is om ERE's te verpanden.

- RFNBO

Vanuit de RED is er een sub verplichting voor RFNBO's terwijl hier nauwelijks aanbod van is. Groene waterstof in het raffinageproces kan RARE's creëren die gekocht kunnen worden om aan de sub verplichting te voldoen (raffinageroute). Dit maakt brandstofleveranciers erg afhankelijk van de raffinaderijen en dus direct van enkele majors. Diezelfde majors kunnen besluiten om RARE's alleen in hun eigen keten in te zetten. Dit kan leiden tot monopolie vorming. Dat kan voorkomen worden door middel van een zo laag mogelijke omrekenfactor van RARE's.