

## Reactie NOVE op consultatie Wijziging Besluit energie vervoer REDIII

Bunnik, 2 december 2024

Reactie op Internetconsultatie: Wijziging Besluit energie vervoer REDIII

Op 6 november 2024 is bovengenoemde internetconsultatie gestart. Met deze wijziging wordt een deel van de Europese richtlijn Hernieuwbare Energie (ook wel RED-III) in de Nederlandse regelgeving opgenomen. Deze wijziging verplicht brandstofleveranciers, waaronder een substantieel deel van de NOVE-achterban, om elk jaar (tot en met 2030) CO<sub>2</sub>-ketenemissies terug te dringen.

### **Eens met verplichting per sector**

NOVE is voorstander van het voornemen om verschillende vervoersectoren een eigen verplichting mee te geven. Dit is het meest rechtvaardig en bevordert de innovatie in de sectoren die nu nog geen verplichting kennen.

Ook ondersteunen wij de omschakeling van verplichting op basis van energie-inhoud naar emissiereductie.

### **Geen draagvlak zonder gelijk speelveld zeevaart en binnenvaart**

NOVE maakt zich zorgen over het gelijke speelveld van de sectoren zeevaart en binnenvaart. Immers, beide sectoren zijn in Nederland relatief groot ten opzichte van de landsector, zeker als je dat vergelijkt met andere landen binnen de EU.

Met België zijn middels een Memorandum of Understanding zijn weliswaar afspraken gemaakt, maar wij hebben geluiden ontvangen uit België die er op neerkomen dat België deze afspraken zou willen herzien. Wij ontvangen dan ook graag een uitleg over de huidige status van dit Memorandum.

Daar komt voor de binnenvaart bij dat Duitsland juist erg belangrijk is als het op een gelijk speelveld aankomt. Als de prijzen voor brandstoffen voor binnenschepen in Nederland hoger worden dan in Duitsland, dan zal het volume zich verplaatsen naar Duitsland, tot ruim 80%. Dit heeft eerder onderzoek van Panteia reeds aangetoond. Dat betekent eveneens verplaatsing van emissies naar het buitenland en géén bijdrage aan emissiereductie. Wij dringen dan ook aan op concrete afspraken met Duitsland.

Voor binnenvaart komt daar bij dat ook voor de opt-in van ETS2 gekozen is, hetgeen een versterkend effect zal hebben op de prijsverschillen en daarmee bunkertoerisme.

Ondernemers in de binnenvaartbunkersector vrezen dan ook oprecht voor hun voortbestaan met alle economische en personele gevolgen van dien.

Wat de zeevaart betreft wijzen wij er op dat afspraken met België volstrekt onvoldoende zijn om het gelijke speelveld te garanderen. De concurrentie voor de zeevaart is vele malen groter dan alleen België. Het betreft dan zowel bunkerlocaties binnen als buiten de EU. Het is belangrijk dat de Nederlands overheid de economische ontwikkelingen nauwgezet volgt en geregeld rapporteert aan de Kamer, zodat indien nodig tijd ingegrepen kan worden.

### **Toezicht**

NEa houdt toezicht op de uitvoering van de verplichtingen binnen het Besluit energie vervoer. Bedrijven die onder de verplichting vallen moeten aan strenge eisen voldoen. NOVE is voorstander van een gelijke mate van toezicht en governance voor alle sectoren en voor alle toepassingen, inclusief elektriciteit.

### **Inboekdienstverlener binnenvaart**

De nieuwe wetgeving creëert een nieuwe inboekster: de inboekdienstverlener. Wetgever heeft ervoor gekozen deze optie enkel mogelijk te maken voor levering elektriciteit.

NOVE pleit ervoor om de inboekdienstverlener ook mogelijk te maken voor het inboeken (van biobrandstoffen) levering aan binnenvaart. De Nederlandse binnenvaart kent vele, relatief kleine bedrijven met vaak één bunkerwinkelschip. Voor deze bedrijven is de inboeklast, inclusief alle verplichtingen veelal veel te groot om zelf in te boeken. Hierdoor is er een grote kans dat deze beleveringspunten aan de binnenvaart niet mee kunnen in de energietransitie.

NOVE wil er dan ook op aandringen dat deze bedrijven ook gebruik kunnen maken van een inboekdienstverlener.

### **Biobrandstoffen categorie Overige**

Het besluit is zo opgezet dat biobrandstoffen welke onder de categorie “overige” vallen niet mogen ingeboekt worden voor zeevaart en binnenvaart. In de Memorie van Toelichting wordt onder 2.2.3 tweede paragraaf juist vermeld dat zeevaart ook overige biobrandstoffen kunnen inzetten. Dit is in tegenspraak met artikel 7 lid 5 welke enkel geavanceerd en bijlage IX-B toestaat voor binnenvaart en enkel geavanceerd toestaat voor zeevaart.

Het uitsluiten van de categorie “overige” is niet wenselijk en kan als extra restrictie gezien worden waardoor nieuwe biobrandstoffen welke (nog) niet op annex-IX staan onterecht worden uitgesloten.

### **Systeemproblemen**

Artikel 25 verruimt het aantal marktspelers dat een rekening kan openen met overboekfaciliteit.

NOVE is in principe voorstander van het toelaten van extra partijen aangezien dit verdere marktwerking bevordert. Wel wijst NOVE op de gevaren van een dergelijke verruiming. Het zijn juist vaak NOVE leden die een verplichting hebben. ERE leveringen zullen veelal via een lange schakel aangeleverd worden. Hierbij kan het zijn dat partij E levert aan F, welke levert aan G, levert aan H, levert aan NOVE lid met verplichting.

Indien in deze keten op het eind van het jaar een schakel omvalt en niet levert, is dit juist voor de verplichtinghouder een probleem. Zeker indien tussenpartijen grote posities innemen. Er dreigt dan een situatie waarbij de verplichtinghouder niet kan voldoen aan de jaarverplichting door plotselinge niet levering. Wetgeving geeft hierbij geen uitweg aan de verplichtinghouder, die zonder zijn schuld, niet kan voldoen aan de verplichting.

NOVE verzoekt het ministerie deze systeemproblemen goed te overwegen.

Mochten er vragen zijn naar aanleiding van deze reactie op de internetconsultatie, dan is NOVE graag bereid tot een nadere toelichting.

Erik de Vries

Directeur NOVE

### **NOVE: brancheorganisatie voor zelfstandige brandstofleveranciers**

*Brancheorganisatie NOVE vertegenwoordigt zelfstandige leveranciers van energiedragers aan tussenhandel en eindverbruikers op het land en op het water waaronder vaste, vloeibare en gasvormige brandstoffen, goed voor ongeveer 50% van de Nederlandse markt. Daarnaast leveren NOVE-leden in toenemende mate elektriciteit voor vervoer. De NOVE-leden zijn daarom in de gehele energietransitie voor wegtransport, zeevaart, (land-)bouw en binnenvaart een belangrijke stakeholder.*

*NOVE staat achter de maatregelen om in 2030 tenminste 55 procent broeikasgasemissiereductie te realiseren ten opzichte van 1990 en om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn, waaronder de RED en ETS. Tegelijkertijd vraagt NOVE aandacht voor het gelijke speelveld tussen Europese landen die zijn aangesloten bij de EU en tussen landen van de EU en niet EU-landen.*