

Bunnik, 11 juni 2024

Reactie op Internetconsultatie: Wijziging Besluit handel in emissierechten

Op 21 mei 2024 is bovengenoemde internetconsultatie gestart. Dit betreft een wijziging van het Besluit handel in emissierechten in verband met de uitbreiding van gereguleerde activiteiten die onder het emissiehandelssysteem vallen.

NOVE: brancheorganisatie voor zelfstandige brandstofleveranciers

Brancheorganisatie NOVE vertegenwoordigt zelfstandige leveranciers van energiedragers aan tussenhandel en eindverbruikers zoals 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 ETS2. 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.

Gelijk speelveld binnenvaart ernstig verstoord

NOVE ziet geen problemen met uitbreiding van ETS2 naar onder meer landbouw en bosbouw. Dat kan niet gezegd worden van binnenvaart. De binnenvaartsector is bij uitstek een internationaal opererende sector met veel grensoverschrijdend verkeer, met name naar de landen van de Rijn en de Donau.

Volgens onze informatie heeft België recent besloten geen opt-in in te voeren voor de binnenvaart. Voor Duitsland is nog steeds onduidelijk wat zij met ETS2 voor de binnenvaart sector willen doen. In de consultatiedocumenten wordt gesteld dat invoering van ETS2 tot een prijsverhoging van 13 cent kan leiden voor diesel. Dit is de brandstofstof die vrijwel exclusief wordt gebruikt in de binnenvaart. Voor een tankbeurt van 10.000 liter komt dat neer op een prijsverhoging van 1.300 euro per tankbeurt. Dit zal er vrijwel zeker toe leiden dat scheepeigenaren zoveel mogelijk over de grens zullen bunkeren in landen waar ETS2 niet van toepassing is. Al eerder heeft onderzoeksbureau Panteia* aangetoond dat tot 80% van het volume weg kan vloeien naar het buitenland. Catastrofaal voor de Nederlandse bedrijven die brandstof leveren aan binnenvaart, tevens is het klimaat hier niet bij gebaat.

Eenvoudiger administratie geen argument voor binnenvaart door roodkleuring

Als argumentatie in de Nota van Toelichting wordt gesteld dat *brandstofleveranciers ex-ante onderscheid moeten maken naar de eindbestemming en het gebruik van geleverde brandstof, slecht uitvoerbaar, slecht handhaafbaar en fraudegevoelig is*. Dit argument klopt niet voor de binnenvaart. Om accijns technische redenen is de brandstof voor de binnenvaart immers voorzien van een fysieke rood-markeringsmiddel. Ook met invoering van ETS2 blijft deze roodkleuring bestaan en moeten brandstofleveranciers de productstroom voor de binnenvaart apart opslaan, vervoeren en registreren.



Regeldruk te laag ingeschat

Naar onze mening wordt de regeldruk op bedrijven die nu nog geen gereguleerde entiteit zijn, te laag ingeschat. Het betreft veel kleinere MKB bedrijven die geen ervaring hebben met de opzet en uitvoering van ingewikkelde administratie, zoals bijvoorbeeld voor RED II. Zij vrezen tenminste 1 fte extra in te moeten zetten om een en ander volgens de regels vorm te geven. Deze kosten zijn veel hoger dan geraamd kosten in de Nota van Toelichting bij deze consultatie.

Wij vinden een nader onderzoek naar de administratieve lasten op zijn plaats, waarbij genoemde bedrijven nadrukkelijk worden betrokken.

Alleen opt-in voor binnenvaart als de buur- en Rijnlanden meedoen op gelijke wijze

Onze conclusie is dat uitbreiding van ETS2 naar de binnenvaart voorlopig dient te worden uitgesteld en pas geëffectueerd kan worden als tenminste de Rijnlanden, maar in ieder geval de directe buurlanden Duitsland en België ook voor opt-in van de binnenvaart kiezen, waarbij het gelijke speelveld geborgd is. Zonder deze voorwaarde kan de branche niet akkoord gaan.

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

*Panteia-rapport: Impact assessment bunkertoerisme, 28 april 2021

