

Catom PDM

Breda, 17 juni 2024

Reactie op internetconsultatie: Wijziging Besluit handel in emissierechten

Binnenvaart

Door het eenzijdig opnemen van de sector binnenvaart in ETS 2, terwijl Duitsland en België dit niet doen;

1. Krijgen de bunkerstations in Nederland een aanzienlijk concurrentienadeel t.o.v. van bunkerstations in Duitsland en België, en wordt hiermee bedreigd in haar bestaan.
2. Subsidieert NL hiermee indirect fossiele brandstofafname in Duitsland en België.
3. Wordt de verduurzaming van de sector benadeeld omdat schepen nu niet voor een kleiner prijsverschil met hernieuwbare brandstoffen te maken krijgen, maar een kleiner prijsverschil met fossiele brandstoffen in buurlanden.

AD.1. De prijs van 1 ton CO₂ zal variëren tussen de € 40 en € 45, dit betekent een prijsstijging van respectievelijk € 0,13 en € 0,15 per liter diesel. Gezien de grote bunkervolumes in de sector en grensoverschrijdende vaarmogelijkheden zal dit een significant concurrentie nadeel zijn t.o.v. bunkerbedrijven in onze buurlanden en strookt dit niet met het gelijke speelveld dat aan de Europese markt ten grondslag ligt. Om dezelfde reden is de visserij sector namelijk uitgesloten van het emissiehandelssysteem, aangezien buurlanden de sector visserij niet unilateraal opnemen. Wij refereren hier tevens naar de Akte van Mannheim.

AD.2. Doordat Nederland eenzijdig CO₂ op fossiele brandstoffen geleverd aan de binnenvaart belast d.m.v. het ETS, terwijl buurlanden dit niet doen, zullen binnenvaarschepen goedkopere fossiele brandstof gaan bunkeren in de buurlanden. Nederland stimuleert hiermee fossiele brandstofafname in het buitenland en bewerkstelligd daarmee een indirecte subsidie op fossiel. Het tegenovergestelde beoogde effect van CO₂ beprijzen d.m.v. een emissiehandelssysteem.

AD.3. Het emissiehandelssysteem biedt de mogelijkheid om het gebruik van biobrandstoffen in NL te bevorderen. Echter, door het grensoverschrijdende karakter van de sector binnenvaart worden biobrandstoffen in NL nu niet aantrekkelijker door een kleiner prijsverschil, maar goedkopere fossiele brandstoffen in het buitenland. Dit benadeelt daarom de verduurzaming van de sector binnenvaart in NL en de positie van NL op het gebied van biobrandstoffen indien de beslissing niet unilateraal genomen wordt. Sterker nog, een financieel benadeeld bunkerstation zal nu nog meer moeite hebben om doorgaans duurdere biobrandstoffen in te kopen en op de markt te brengen.

Het toevoegen van de sector binnenvaart aan het emissie handelssysteem is enkel geoorloofd wanneer omliggende landen de sector binnenvaart ook onder het emissie handelssysteem laten vallen. Dit omdat de binnenvaartsector een internationale sector is met veel grensoverschrijdend verkeer. Het eenzijdig opnemen van de sector binnenvaart verstoort het gelijke speelveld ernstig en staat de verduurzaming in de weg. Uitbreiding van ETS 2 naar de sector binnenvaart kan daarom alleen plaatsvinden als tenminste Duitsland en België hier ook voor kiezen.

Catom PDM

Land en Bosbouw

De ETS richtlijn schrijft een aantal verplichte sectoren voor. Land en bosbouw, waaronder mobiele machines, vallen niet onder deze verplichte sectoren. Catom is net zoals het kabinet van mening dat NL niet koploper moet zijn in de EU maar net als andere lidstaten EU beleid zou moeten volgen. Dit om het gelijke speelveld van de Europese markt te waarborgen en daarom geen extra sectoren moet toevoegen aan het ETS in NL.

De voorgenomen rode diesel voor de landbouw stelt een vrijstelling van accijnzen (indirecte belastingen) voor aan de sector landbouw. Het opnemen van dezelfde sector landbouw in het ETS strookt niet met het principe van een accijnsvrijstelling, dat een vrijstelling van belastingen op brandstof impliceert.

In aanloop naar de beslissing om het ETS uit te breiden naar andere sectoren is de definitie opt-in gebruikt. Deze definitie is misplaatst, de opt-in komt namelijk voort uit het vrijwillig deelnemen aan het systeem hernieuwbare energie en is een keuzemogelijkheid voor de gebruiker en niet voor de wetgever. Het kiezen van strengere wetgeving dan Europa voorschrijft vereist dan ook een andere motivatie.

Met nadruk op de sector binnenvaart en land en bosbouw zijn wij van mening dat NL Europees beleid moet volgen en niet koploper moet willen zijn om een gelijk speelveld te waarborgen op de Europese markt.