

Reactie NOVE op consultatie Wijziging regeling handel in emissierechten

Bunnik, 14 oktober 2024

Reactie op Internetconsultatie: [Wijziging regeling handel in emissierechten](#)

Op 17 september 2024 is bovengenoemde internetconsultatie gestart. De wijziging Regeling handel in emissierechten ziet – onder andere – toe op het gebrek aan aanpassingen ten aanzien van het aantonen van duurzaamheid van biobrandstoffen voor gereguleerde entiteiten in het kader van ETS2.

Dit betreft een substantieel deel van de achterban van NOVE, namelijk bedrijven die uitslaan voor verbruik op wie een ETS2 verplichting rust.

Uit de Toelichting bij de wijziging regeling handel in emissierechten blijkt dat onderzoek is gedaan naar een oplossing, maar in dit onderzoek is volgens NOVE onvoldoende gekeken naar de verschillende belangen van partijen in de markt.

NOVE wijst erop dat het ontbreken van een oplossing voor de aantoonbaarheid van duurzaamheid voor een groot deel van de transactie in de handel van vloeibare brandstoffen zal leiden tot een suboptimale verduurzaming van de brandstoffenmarkt, hogere logistieke kosten, die doorbelast zullen worden naar de eindgebruiker, inefficiëntie in het systeem, waardoor meer vervoersbewegingen van tankwagens zullen plaatsvinden plus verdringing van marktpartijen, waardoor de ETS2 markt én de HBE markt voor vloeibare brandstoffen uiteindelijk het terrein van slechts enkele partijen zal zijn. NOVE roept de overheid dan ook met klem op om samen met de verschillende spelers binnen de branche tot een werkbare oplossing te komen, bijvoorbeeld met behulp van zogenaamde Clean Fuel Contracts.

A-B-C leveringen belangrijk voor efficiënte handel

Zoals in de Toelichting bij de wijziging regeling handel in emissierechten bij het onderdeel vloeibare brandstoffen wordt beschreven bestaat 50% van de transacties in vloeibare brandstoffen uit A-B-C-leveringen. Feitelijk zijn dit leveringen waarbij handelaren gebruik maken van elkaars depot.

Kenmerk van deze leveringen is dat deze onder schorsing van accijns plaatsvinden.

Deze A-B-C-leveringen zorgen voor een efficiënte logistiek (vrachtwagens kunnen naar het dichtstbijzijnde depot om product op te halen), efficiënte handel (vrachtwagens gaan naar het dichtstbijzijnde depot met een lage prijs) en zorgen ervoor dat pas op het laatste moment accijns afgedragen hoeft te worden. Dit is dus van toepassing op kleinere handelaren, maar ook op de grotere partijen in Nederland die eigen depots en blendfaciliteiten hebben.

Onderzoek naar oplossingen onvoldoende

In de consultatie wordt gesteld dat: *“Gedurende en na afloop van het onderzoek is contact geweest met relevante marktpartijen en koepelverenigingen. Zij hebben bijgedragen aan het onderzoek vanuit hun expertise en daarmee de conclusies van het onderzoek verder verfijnd.*

Gelet op de conclusies van het onderzoek, zijn er in de regeling geen wijzigingen aangebracht op dit onderdeel. Dit betekent dat er nationaal geen aanvullende mogelijkheden geboden worden voor gereguleerde entiteiten om een CO2-emissiefactor van nul te rapporteren voor duurzame biobrandstoffen. Zij zullen de reguliere regels in de MRV moeten volgen voor de monitoring en rapportage.”

Het is correct dat er overleg is geweest met de branche, echter NOVE stelt vast dat hierbij onvoldoende onderzoek is gedaan door de overheid naar de verschillende belangen die bestaan bij

verschillende spelers in de branche en roept de overheid op om in samenspraak met de spelers uit de branche alsnog tot een oplossing te komen voor de aantoonbaarheid van duurzaamheid van vloeibare brandstoffen.

Negatieve gevolgen bij uitblijven oplossing

Indien geen oplossing wordt gevonden voor de A-B-C-leveringen dan zal dit waarschijnlijk tot gevolg hebben dat een groot deel van de huidige A-B-C-leveringen niet meer onder schorsing van accijns kan plaatsvinden. Hierdoor ontstaat een verschil tussen marktspelers met meerdere depots en spelers met slechts een enkel, of slechts een bij één van de grotere partijen gehuurd, depot. Immers, laatste categorieën zullen vaker gebruik maken van een depot van een collega handelaar.

NOVE ziet de volgende negatieve gevolgen van deze situatie:

- De extra kosten die worden gemaakt door het benodigde extra werkkapitaal van leveringen inclusief accijns worden doorberekend aan de eindverbruiker.
- Handelaren gaan extra kilometers rijden om toch op eigen depot te laden, zodat men mee kan blijven doen op de ETS2 én HBE markt en de inclusief accijns-leveringen vermijdt. Dit kan extra CO2 uitstoot tot gevolg hebben, wat juist niet de bedoeling is.
- De markt voor ETS2-rechten en HBE's komt in handen van slechts enkele marktspelers, waardoor de dynamiek in de markt sterk afneemt.

Werkbare oplossing noodzakelijk bijvoorbeeld met Clean Fuel Contracts

NOVE dringt daarom met klem aan op een werkbare oplossing die aansluit bij de huidige praktijk, binnen bestaande wetgeving.

Een eerste aanzet werd hierbij in het overleg met de overheid reeds gegeven, namelijk om te werken op basis van maandgemiddelden bij geregistreerde entiteiten (depots).

Een andere oplossing ligt mogelijk in de opzet van Clean Fuel Contracts. Hierbij wordt de duurzaamheidsinformatie van een brandstof middels blockchaintechnologie door de hele logistieke keten tot aan de eindverbruiker eenduidig vastgelegd.

De branche is reeds in verregaand overleg met RVO, dat in dit kader een project uitvoert in opdracht van het Ministerie van I en W.

Gelijk speelveld buurlanden en evaluatie

Hoewel niet direct in het kader van deze consultatie, wijst NOVE op mogelijke verstoring van het speelveld met de buurlanden voor wat betreft de binnenvaart. Nederland heeft voor ETS2 gekozen voor een opt-in van de binnenvaart, terwijl het niet duidelijk is of Duitsland België ook zullen kiezen voor een opt-in voor de binnenvaart. Dit kan leiden tot verhoging van de kosten voor brandstof voor binnenvaartschepen in Nederland met als gevolg dat binnenvaartbunkeractiviteiten zullen worden verplaatst naar de buurlanden, zonder verlaging van CO2 uitstoot.

Evaluatiemoment

Tot slot dringt NOVE aan op een evaluatie in het eerste jaar na monitoring maar vóór het daadwerkelijk ingaan van ETS2 zodat indien nodig tijdig ingegrepen kan worden.

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 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 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.

CONCEPT