

Tilburg, 15 oktober 2024

Behandeld door:
C.N.P. Molenschot

Doorkiesnummer
013 – 5950950

E-mail
molenschot.c@aviavollenhoven.nl

Onderwerp:

Reactie op Internetconsultatie: Wijziging regeling handel in emissierechten

Geachte heer of mevrouw,

Op 17 september 2024 is bovengenoemde internetconsultatie gestart. Het betreft onder andere aanpassingen aan de aantoning van duurzaamheid van biograndstoffen voor gereguleerde entiteiten in het kader van ETS2.

Vollenhoven is een bedrijf met een AGP, slaat uit voor verbruik en heeft een ETS2 verplichting. Zij exploiteert een kleine 100 tankstations in Noord-Brabant, Zeeland, Limburg en enkele in Gelderland.

Er is onderzoek gedaan naar een oplossing, maar in dit onderzoek is volgens ons onvoldoende gekeken naar de verschillende belangen van partijen in de markt.

Wij willen er graag op wijzen dat, met het ontbreken van een oplossing voor de aantoonbaarheid van duurzaamheid, een groot deel van de transactie in de handel van vloeibare brandstoffen zal leiden tot een sub-optimale verduurzaming van de brandstoffenmarkt. Ook zal dit leiden tot hogere logistieke kosten door inefficiëntie in het systeem, waardoor meer vervoersbewegingen van tankwagens zullen plaatsvinden. Tot slot zal het leiden tot verdringing van marktpartijen, waardoor de ETS2 markt én de HBE markt voor vloeibare brandstoffen uiteindelijk het terrein zal worden van slechts enkele partijen. De effecten zullen uiteindelijk worden dorbelaast aan de eindgebruiker.

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 er voor dat er pas op het laatste moment accijns afgedragen hoeft te worden. Dit is 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.”

Wij hebben niet het idee dat er voldoende is gekeken naar de belangen van de verschillende partijen en met name de belangen van de handelaren die een belangrijke rol spelen in de brandstofvoorziening en aanjager zijn van de behoefte naar verduurzaming. Vollenhoven B.V. heeft een actieve rol genomen in het werken aan de aantoonbaarheid en traceerbaarheid van de (bio)brandstoffen middels het project van de NOVE voor Clean Fuel Contracts. Naast Vollenhoven hebben meerdere leden hier hun input aan geleverd. Dit projectinitiatief wordt gesteund door de RvO waar inmiddels al meerdere gesprekken mee zijn gevoerd.

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. Hierbij ontstaat een verschil tussen marktspelers met meerdere depots en spelers met een enkel of slechts een gedeeltelijk gehuurd depot bij één van de grotere partijen.

Vollenhoven ziet de volgende, mogelijk negatieve, gevolgen van deze situatie:

- Doordat minder marktpartijen uitslaan tot verbruik (en dus accijnsplichtig zijn), zal er minder marktwerking mogelijk zijn, waardoor eindgebruikers financieel benadeeld kunnen worden.
- Handelaren maar ook de majors, die alleen vanuit hun eigen depots accijnsvrij kunnen leveren, moeten extra kilometers rijden om toch op eigen depot te laden zodat men mee kan blijven doen op de ETS2 én HBE markt.
- De verduurzaming van de eindverbruiker wordt beïnvloed doordat slechts een beperkt aantal leveranciers de beschikking heeft over de verduurzamingscertificaten waardoor

deze bij de hoogste bieder terecht zullen komen. De eindverbruiker weet namelijk niet wat hij werkelijk voor brandstof verbruikt.

- De markt voor ETS2-rechten en HBE's komt in handen van slechts enkele marktspelers, waardoor de dynamiek in de markt sterk afneemt. Sterker nog, deze marktspelers zijn steeds minder actief aanwezig op de eindverbruikers markt.
- Zoals uit onlangs gepresenteerde lange termijn visies blijkt, stellen enkele van deze marktspelers (de grote maatschappijen) hun investeringen in vergroening uit of zelfs af.
- Het totale speelveld zal versomberen en zal leiden tot oneerlijke concurrentie waarbij de blenders de kosten van ETS-2 afwentelen op de handelaren en doorstromende partijen.

Kortom de vergroening met productgaranties komt in handen van enkele partijen die hier mogelijk beperkte prioriteit aan stellen. Zonder de mogelijkheid van A-B-C leveringen is het voor de resterende brandstofhandelaren niet meer mogelijk om zich te verweren of anderszins kostenefficiënt, marktconform en naar wens van de eindgebruiker te leveren. Er wordt hierdoor een extra prikkel aan de verduurzaming van de brandstofmarkt ontnomen.

Werkbare oplossing noodzakelijk bijvoorbeeld met Clean Fuel Contracts

Vollenhoven dringt daarom samen met de NOVE 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 door 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.

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

Met vriendelijke groet,

C.N.P. Molenschot
Financieel directeur