

Date: 15 oktober 2024

Consultatie Regeling handel in emissierechten

Doelgroep van de consultatie

Op 17 september werd door het ministerie van Economische Zaken en Klimaat de 'Regeling implementatie ETS' voorgelegd voor internetconsultatie. Deze consultatie eindigt op 15 oktober.

VEMOBIN reageert op deze consultatie als vertegenwoordiger van de doelgroepen:

- Brandstofleveranciers aan luchtvaart, scheepvaart, wegvervoer en mobiele werktuigen;
- Exploitanten van broeikasgasinstallaties.

VEMOBIN en de leden zijn geïnteresseerd in verduurzaming van transport via alle technologieën.

- VEMOBIN en haar leden zetten in op energiestations voor alle soorten energie voor mobiliteit.
- VEMOBIN en haar leden steunen de brede toepassing van hernieuwbare energie en andere brandstoffen en gassen met een betere CO2 prestatie, om de CO2-emissies van mobiliteit en transport te reduceren.
- VEMOBIN en haar leden stellen dat alle CO2 reducerende technieken en brandstoffen nodig zijn om de CO2 reductiedoelen te halen.

Reactie op de Regeling implementatie ETS

VEMOBIN steunt het ETS als systeem. In deze reactie richten we ons op die delen van deze geconsulteerde regeling, die de bedrijven hinderen op systeem goed na te leven en in te vullen. De hier geconsulteerde regelgeving is nog zo op hoofdlijn en zo afhankelijk van de invulling van de monitoring en rapportage, dat de VEMOBIN reactie zich noodgedwongen tot de hoofdlijn bepaalt.

Administratieve kosten

In de toelichting op deze regeling wordt aangegeven dat er voor vloeibare brandstoffen "geen aanvullende nationale mogelijkheden voor het aantonen van de duurzaamheid van de brandstoffen door aan te sluiten bij de HBE systematiek." Tegelijkertijd wordt in het beleidskompas aangegeven dat er voor de vloeibare brandstoffen geen aanvullende administratieve lasten worden verwacht.

In werkelijkheid ziet Vemobin bij de leden dat de administratieve last van dit nieuwe systeem aanzienlijk is. De insteek van de HBE systematiek is om de invullen jaarverplichting uit het besluit energie vervoer zo min mogelijk de bestaande stromen te beïnvloeden. De invulling van ETS 2 vereist meer administratie. Zo moeten alle uitgeslagen brandstoffen worden opgevoerd, ook als ze bijv. onder ETS 1 vallen en moeten die op een nader moment weer uit de opgave worden gehaald. Op dit moment zijn Vemobin leden in samenspraak met de NEa bezig om de monitoring en rapportage plannen op te stellen. De impact van ETS 2 is zo afhankelijk van de precieze vormgeving dat VEMOBIN hier op een later moment op terug zal komen.

Connectie met eisen massabalans

Waar de HBE route niet geschikt is om de ETS 2 nul-emissie brandstoffen te monitoren, geldt wel dat deze nul-emissie brandstoffen aan de RED II eisen moeten voldoen. De Nederlandse brandstoffenketen vult de RED II vereisten in op het niveau van de terminal, met het voeren van een massabalans over de aldaar inkomende en uitgaande stromen. Op basis van deze massabalans kunnen de ingekomen Proofs of origin (PoS) worden ingeboekt. Op basis van de verschillende eisen die helder zijn, moet de terminal de centrale plaats in de keten zijn, waar de brandstoffen dan ingevolge van ETS 2 ook worden uitgeslagen. De NEa geeft echter aan nog te zullen aangeven hoe de massabalans binnen ETS 2 zal functioneren. Dit is essentieel voor de werking van het systeem, dus Vemobin kan hier nog geen positie innemen.

Doorrekening van prijsvoordelen van nul emissie brandstoffen aan de pomp.

VEMOBIN heeft wel zorgen dat de ETS 2 regelgeving het mogelijk maakt om het prijsvoordeel van de nul emissiebrandstoffen daadwerkelijk bij de eindafnemer neer te leggen. Dat vereist dat de brandstofleverancier al

bij levering een goede inschatting kan maken van het aandeel nul emissiebrandstoffen. VEMOBIN en de leden moeten het systeem nog beter doorgronden op het punt wanneer duidelijk is dat de aanwezigheid van nul-emissiebrandstoffen geborgd is binnen de monitoring en rapportage.

Voor de context: de EU monitoring en rapportage verordening is gebaseerd op de stationaire installaties. Dit zijn grote industriële fabrieken of elektriciteitscentrales. In dit geval neemt de installatie de brandstof in en verbrandt die zelf.

Dit is niet de situatie voor de vloeibare brandstoffen onder ETS 2. De brandstofleveranciers kennen een keten van vloeibare brandstoffen, die op verschillende punten in de keten worden gemengd tot de geschikte producten van de markt en dan verder gebracht naar een groot aantal distributiepunten, waar de klanten deze uiteindelijk kunnen tanken en gebruiken om mobiel te zijn. De vormgeving van de monitoring en rapportage verplichting voor brandstofleveranciers moet aan dezelfde eisen voldoen, maar kan niet 1 op 1 overgenomen worden.

Suggesties voor een soepele invulling van de ETS 2 monitoring en rapportage

Zoals al opgemerkt zegt deze regeling eigenlijk alleen dat er niets aanvullends wordt geregeld voor de brandstofleveranciers. VEMOBIN heeft een aantal vragen:

- Om de ETS 1 stromen te onderscheiden van de ETS 2 stromen, toetst VEMOBIN graag of de bunker delivery note (BDN) de standaard wordt?
- VEMOBIN signaleert dat zeeschepen onder 5000 GT niet onder ETS 1 vallen. Als deze brandstoffen als export worden geleverd ook niet onder ETS 2. Maar hoe werkt het als deze brandstoffen voor zeescheepvaart worden uitgeslagen tot verbruik?
- Voor verschillende stromen werkt de commissie aan een Proof of Conformity (PoC). Dit formulier bevat dezelfde informatie als de PoS. Is Nederland voornemens om een PoC in te zetten om de informatie verder in de brandstofketen te kunnen doorgeven en als instrument op te nemen in de ETS 2 monitoring en rapportage?

Rest ons u veel succes toe te wensen bij de behandeling van alle ingekomen visies op deze consultatie. Voor aanvullende informatie kunt u zich wenden tot: J.M. Koopmans, mkoopmans@VEMOBIN.nl