

**NEFCO HOLDING BV**  
Regterweistraat 15  
4181 CE WAARDENBURG  
P.O. Box 38  
4180 BA WAARDENBURG  
The Netherlands  
www.nefco.nl  
T. +31 (0)418 - 587 000

**CoC** 11058776  
**VAT** NL8131.65.799.B01  
**IBAN** NL24INGB0663667186  
**BIC** INGBNL2A



## Ministerie van Infrastructuur & Milieu

*Referentie*  
pp/alg/iluc.def

*Doorkiesgegevens*  
T. +31(0)418-587000

*Datum*  
Waardenburg, 5 september 2016

**Betreft:** internet consultatie wijziging wet milieubeheer agv ILUC-richtlijn

Geachte dames en heren,

De ter consultatie voorgelegde wijziging van de Wet Milieubeheer beoogt de omzetting van de (nieuwe) ILUC richtlijn en de daarop aangepaste (bestaande) richtlijnen RED en FQD naar Nederlandse wet- en regelgeving. Dat geschiedt volgens ons (Nefco, een bedrijf dat -uitsluitend- LPG op de Nederlandse markt brengt) op 3 punten op onvoldoende c.q. onjuiste wijze:

1. Eén van de doelen van die omzetting is dit op een kosteneffectieve wijze te doen. Volgens ons wordt dat doel op de thans voorgestelde wijze niet bereikt. De oorzaak daarvan is dat de lagere broeikasgasemissie van LPG als betere fossiele brandstof onvoldoende benut wordt;
2. Bovendien leidt de wijze waarop het wel benut zou kunnen worden tot concurrentievervalsing op de LPG markt. Immers, bedrijven die zowel benzine/diesel als LPG voor vervoer leveren, kunnen met LPG zelf compenseren voor hun broeikasgasemissie reductie verplichting (dus voor hen heeft LPG een zekere extra opbrengst c.q. bespaart een zekere kosten) en hebben op deze wijze een concurrentieel voordeel op bedrijven die uitsluitend LPG verkopen (zoals Nefco). Dat is zeer ongewenst;
3. Tenslotte wordt een eenheid geïntroduceerd (de UER), die de mogelijkheid biedt om te compenseren voor in Nederland te realiseren broeikasgasemissie reductie in het wegverkeer. Maar omdat de UER's ook via het omwisselen tegen CER's verkregen kunnen worden, kan die reductie buiten Nederland gerealiseerd zijn en gerealiseerd zijn op een andere wijze dan in de keten van brandstoffen voor het wegverkeer. Dat is strijdig met het FQD gaat uitgangspunt, dat die reductie in Nederland moet worden gerealiseerd en in de keten van brandstoffen voor het wegverkeer.

### 1. Onvoldoende benutten lagere broeikasemissie van LPG is niet kosteneffectief

Er zijn bedrijven die enkel LPG voor vervoer leveren. Deze bedrijven hebben zelf geen broeikasgasemissie reductieverplichting en hebben dus een surplus. Dit surplus wordt wel gebruikt voor de Nederlandse reductie verplichting als geheel, maar is niet beschikbaar voor individuele bedrijven die dat surplus eventueel zouden kunnen gebruiken om aan hun individuele reductie verplichting te voldoen. Immers, het surplus is niet verhandelbaar. En (aanvullende) groepsvorming is niet toegestaan. Dergelijke bedrijven moeten dus voor het surplus aan broeikasgasemissie reductie dat het LPG zou kunnen bieden op zoek naar een andere wijzen van compensatie/reductie. De druk op de wel beschikbare compensatie/reductie zal tot prijsopdrijving daarvan leiden. Dat is niet kosteneffectief.

### 2. Concurrentievervalsing

Bedrijven die naast benzine/diesel ook LPG voor vervoer leveren, mogen het LPG gebruiken voor hun individuele broeikasgasemissie reductie verplichting. Dat betekent dat zij voor de reductie die het LPG genereert niet meer op zoek hoeven naar alternatieven. De kosten voor die alternatieven sparen ze daarmee dan uit. LPG heeft voor dergelijke bedrijven dan ook een extra opbrengst c.q. spaart kosten uit. Dit voordeel hebben bedrijven die uitsluitend LPG voor vervoer leveren niet. Daardoor ontstaat concurrentievervalsing op de LPG markt tussen bedrijven die naast LPG ook benzine/diesel voor vervoer leveren en bedrijven die (net als Nefco) uitsluitend LPG leveren. Dat is zoals gezegd zeer onwenselijk.

### **3. UER's verkrijgen via CER's is (potentieel) strijdig met FQD**

Het invullen van de broeikasgasemissie reductie door UER's is principieel onjuist, voor zover die UER's verkregen kunnen worden door omwisseling van CER's. Immers, CER's kunnen buiten Nederland gerealiseerde reducties zijn en bovendien gerealiseerd op een wijze die geheel buiten de keten van het wegverkeer valt. Zo kan een in Portugal gerealiseerde reductie door toepassing van een minder broeikasgas veroorzakende straatverlichting gebruikt worden voor een in Nederland te realiseren reductie in de keten voor het wegverkeer. Deze wijze van reductie valt buiten de scope van FQD. FQD ziet immers reductie binnen een lidstaat en in de keten van het wegverkeer (dat zijn twee aparte voorwaarden, waaraan beide moet worden voldaan). Ook de RED staat geen overdracht (van surplus aan energie uit hernieuwbare bronnen) tussen lidstaten toe. Zo mag zelfs grensoverschrijdend verkeer niet meetellen in de Nederlandse verplichting voor hernieuwbare energie. Dus hoe zou dat dan wel toegestaan kunnen voor de broeikasgasemissie reductieverplichting?

#### **Aanbevelingen:**

1. Creëer expliciet de mogelijkheid om het broeikasgasemissievoordeel dat LPG als betere fossiele brandstof heeft te verhandelen;
2. Voor zover aanbeveling 1. niet wordt gevolgd, verrijk c.q. creëer dan in ieder geval de mogelijkheid tot (aanvullende) groepsvorming. In dat geval kunnen bedrijven die wel benzine/diesel maar geen LPG op de markt brengen een groep vormen met bedrijven die enkel LPG op de markt brengen;
3. Schrap de thans gecreëerde mogelijkheid om UER's te generen door omwisseling van CER's tegen UER's.

Vertrouwend u hiermee volledig te hebben geïnformeerd, verblijf ik,

Met vriendelijke groet,

**PÉTER PEETERS | SHEQ MANAGER**

Bijlagen: -

conqueror