

## Reactie NOVE internetconsultatie Wijziging Regeling energie vervoer ter implementatie RED-III

Op 18 september 2025 is bovengenoemde internetconsultatie gestart.

Deze wijziging is ter implementatie van de herziene Hernieuwbare Energierichtlijn (RED-III). Nederland verplicht brandstofleveranciers om de uitstoot van CO<sub>2</sub> terug te dringen door hernieuwbare energie in plaats van fossiele brandstof te gebruiken.

### **REDIII zonder Europees speelveld: desastreus voor bunkerbranche en tankstations**

#### **Nederland**

NOVE, de brancheorganisatie van zelfstandige brandstofleveranciers en EV-aanbieders, is voorstander van verduurzaming middels vervanging van fossiele brandstoffen door hernieuwbare moleculen en elektronen.

Een bijzonder zwak punt in de implementatie van de REDIII wet- en regelgeving is evenwel het ongelijke speelveld dat daarmee tussen Nederland en verschillende EU- en niet EU-landen ontstaat. Invoering van REDIII heeft immers een prijsopdrijvend effect; gelijke en gelijktijdige regels zijn daarom essentieel, zoals dit ook zou moeten gelden voor accijnzen en de invoering van ETS2 (hetgeen dus niet het geval is).

Nederland prijst zichzelf uit te markt onder de gekozen REDIII implementatie, met name waar het de binnenvaart en de internationale scheepvaart betreft. Dit zijn grensoverschrijdende en zeer competitieve markten.

In tegenstelling tot wat de staatssecretaris I&W beweerde in het Kamerdebat van 29 september jl., zal België REDIII niet per 1-1-2026 invoeren, maar slechts tot een beperkt verhoogde bijmengplicht voor de landhandel overgaan. Voor Belgische brandstofleveranciers aan de binnen- en zeevaart zal dus nog geen bijmengplicht gelden. Dit zal leiden tot een verdere toename van tanktoerisme in de landhandel, dat nu al is ontstaan door de forse accijnsverschillen met de buurlanden. Zowel transportondernemingen als particulieren tanken hierdoor massaal over de grens. De hogere accijnzen in Nederland en de hogere kosten van REDIII kunnen bij elkaar opgeteld oplopen tot een verschil van 60 cent per liter. In de zee- en binnenvaart zal door de opgelopen verschillen bunkertoerisme ontstaan, zoals al eerder werd geconcludeerd in een onderzoeksrapport van Panteia. De branche ontvangt signalen van reders die serieus overwegen hun routes aan te passen.

De branche vraagt zich daarom af of de overheid een noodremprocedure heeft, nu blijkt dat niet alle buurlanden op hetzelfde moment zullen overgaan tot de implementatie van REDIII, waarbij overigens het uitgangspunt is dat het totale volume van de verplichting in PJ tot aan 2030 geheel behouden blijft.

In algemene zin kunnen we stellen dat de regeling door introductie van subverplichtingen en sectorale beperkingen aanzienlijk complexer is geworden. Het voorstel om enkele procedures te vereenvoudigen helpt hierbij in beperkte mate.

Een soepele implementatie is essentieel en vereist duidelijke communicatie en ondersteuning vanuit de overheid.

De nieuwe regels zullen van invloed zijn op toekomstige investeringsbeslissingen van de sector, omdat de effectiviteit van bepaalde hernieuwbare brandstoffen voor het behalen van de verplichting verandert.

### **Vervallen dubbeltelling**

In de wijzigingsregeling vervalt de dubbeltelling van biobrandstoffen uit specifieke grondstoffen. In de huidige systematiek konden biobrandstoffen uit bepaalde afval- en reststromen dubbel meetellen ten behoeve van de jaarverplichting. Deze systematiek leidde in toenemende mate tot onwenselijke prikkels. Vraag is of hiermee deze “onwenselijke prikkels” uit de wereld zijn en geen nieuwe onwenselijke prikkels zullen ontstaan.

Voor NOVE-leden, veelal laatste schakel in de certificatieketen, is een betrouwbaar systeem van cruciaal belang en moeten zij kunnen vertrouwen op correcte documentatie. Eventuele retroactieve intrekking van duurzaamheidsbewijzen zou dan ook onrechtvaardig alle risico's leggen bij partijen aan het eind van de keten.

Als voordeel van het wegvallen van de dubbeltelling zien wij wel het wegvallen van de bijbehorende administratieve verplichtingen en verificaties.

### **Vervallen mogelijkheid tot administratieve vergroening van het vervloeien van aardgas uit het gastransportnetwerk m.b.v. GvO's**

Dit betekent dat de administratieve vergroening van vloeibaar aardgas (LNG) niet langer mogelijk is.

De reden die hiervoor wordt gegeven is dat de route in de praktijk niet is gebruikt en onvoldoende bijdraagt aan de beleidsdoelstelling om daadwerkelijk fysieke LBM1 en andere fysieke biobrandstoffen in te zetten in de vervoerssector. Deze route is in de praktijk niet gebruikt, omdat onder deze definitie van administratieve vergroening geen mogelijkheid werd geboden voor mass balanced productie van Bio-LNG via de terminal. Dit in tegenstelling tot andere landen (onder meer België, Spanje) waar wel gebruikt wordt gemaakt van deze route. Deze route is ISCC gecertificeerd en in lijn met implementing regulation (EU) 2022/996 waarbij de LNG terminals integraal onderdeel zijn van de European interconnected gas infrastructure. Deze gecertificeerde productieroute biedt de mogelijkheid om op korte termijn de productie van mass balanced Bio-LNG op te schalen. NOVE ziet in mass balanced Bio-LNG een belangrijke toepassing in zwaar transport, zowel op de weg als op het water. Met het uitsluiten van deze route voor ERE's, wordt geen bijdrage geleverd aan opschaling van groen gas productie in Nederland, omdat de benodigde groen gas volumes naar andere landen zullen trekken. Ook voor de invulling van de Nederlandse

bijmengverplichting (die nog niet definitief is goedgekeurd) kan gebruik worden gemaakt van in Europa geproduceerd groen gas, waardoor de impact op groen gas productie in Nederland hoogstens indirect is.

Wel merken wij op dat het risico bestaat dat een administratieve vergroening zonder inboekbeperkingen ertoe kan leiden dat met name de prijzen voor ZRE's significant lager komen te liggen. Iedere Europese biogasproducent kan certificaten verkopen aan een Nederlandse LNG terminal zonder controle zoals op andere mariene biobrandstoffen (waar o.a. strikte specificaties en/of C14 analyse nodig is) en is uitermate fraudegevoelig. De verhandelbaarheid van ZRE's (maar ook BRE's) is vanwege kleine vrije ruimtes beperkt. Zonder correctiemaatregelen zou dit ertoe kunnen leiden dat Bio-LNG als product (wat immers zonder investeringen te produceren is) andere biobrandstoffen en e-fuels uit de markt duwt, wat betekent dat een duurzame oplossing voor een groot deel van de huidige vloot en de transitie naar zero emission in Nederland onbetaalbaar wordt.

### **Verbreiding informatieverstrekking en verificatie**

We zien hier extra lasten (zij het beperkt). Het is wel de vraag of er tijdig voldoende geaccrediteerde auditors zijn.

En wat zijn de exacte procedures zodat de verplichtinghouders per 1/1/2026 weten hoe ze op correct wijze kunnen aantonen de juiste verplichting te hebben opgegeven?

Bestaat er een mogelijkheid om naast de (dure) C14 testmethode voor HVO volgend jaar data afkomstig uit Clean Fuel Contracts te hanteren? Ook voor het oplossen van de ABC-problematiek binnen ETS2 kunnen de Clean Fuel Contracts mogelijk een oplossing vormen, reden te meer als overheid extra inspanningen te plegen om de Clean Fuel Contracts spoedig tot stand te brengen.

### **Correctie op waardering van biobrandstoffen op basis van grondstoffen uit categorie 'overig'**

Door de overstap van sturing op energie-inhoud naar sturing op CO<sub>2</sub>-ketenemissies moet volgens de wetgever een correctie plaatsvinden op de waardering van biobrandstoffen op basis van grondstoffen uit de categorie 'overig'. Voor categorie 3 dierlijke vetten wordt een correctiefactor van 0,5 gehanteerd.

NOVE-leden verzetten zich tegen deze correctiefactor vanwege de toegevoegde waarde van categorie 3 aan de verduurzaming. Het kan zorgen voor een efficiëntere manier van CO<sub>2</sub> besparen in vervoer wat zich uiteindelijk zal uitdrukken in een drukkend effect op de pompprijs.

Mocht de overheid menen dat dit teveel ten koste van de beschikbaarheid van deze grondstof voor andere bedrijfssectoren gaat, dan wordt met het nu gekozen middel, deze correctiefactor, echter niet het beoogde doel behaald. Hoewel de correctiefactor het gebruik van dierlijk vet categorie 3 minder rendabel maakt, blijft de inzet ervan namelijk onbeperkt toegestaan, ten koste van de hoogwaardiger toepassingen. Daarom kan beter voor een limiet

worden gekozen, zoals er ook een limiet geldt voor dierlijke vetten (HBE-IXB) categorie 1 en 2 (4,3% voor land) en conventionele (HBE-C) biobrandstoffen (1,2% voor land).

Ten behoeve van de rechts- en investeringszekerheid verzoeken wij in de Conceptregeling in ieder geval op te nemen dat, wanneer een limiet, een correctiefactor of een wijziging daarvan wordt aangekondigd voor een grondstof binnen de emissiereductie-eenheid 'overig', deze tijdig — bijvoorbeeld uiterlijk in het derde kwartaal van het kalenderjaar voorafgaand aan het kalenderjaar waarop de maatregel van toepassing is — bekend wordt gemaakt nadat de sector en andere belanghebbenden zijn geconsulteerd.

### **Toezegging Stas I&W van 2 PJ extra doel directe inzet waterstof**

Een deel van de NOVE achterban vreest voor het gebrek aan beschikbaarheid van waterstof in de markt op dit moment en ziet onzekerheid over de prijsontwikkeling door het beperkte aantal aanbieders. Mede door het gebrek aan voorbereidingstijd van een dergelijke doelverhoging bepleiten zij de extra verplichting van 2PJ directe inzet van waterstof pas per 2030 in te laten gaan en het opbouwpad daar naartoe niet eerder dan in 2027 te laten starten.

Een ander deel van de NOVE achterban bepleit stabiel beleid ten behoeve van investeringen en verwelkomt de invoering van 2 PJ extra doel directe inzet waterstof bij de invoering van REDIII.

### **Verplichting binnenvaart**

De sector voorziet dat vanaf 2026 minder biobrandstof verkocht zal worden in de binnenvaart doordat in België geen bijmengplicht in die sector geldt en in Nederland de tickets/ERE's niet langer inzetbaar zijn in de landhandel (einde huidige opt-in). Wij pleiten daarom voor 2026 voor ofwel een 0%-reductiedoel voor de binnenvaart of een vrije ruimte in de landhandel die met emissiereducties in de binnenvaart mag worden ingevuld.

### **Verplichting Zeevaart**

De regelgeving introduceert extra eisen over de informatie die via de BDN verstrekt moet worden. Daarnaast omschrijft het waar deze informatie vandaan moet komen. NOVE waarschuwt dat de eisen omtrent GHG-uitstoot en lagere verbrandingswaarde onuitvoerbaar zijn. De GHG reductie data is veelal niet beschikbaar op moment van uitgifte van de BDN. De werkelijke LHV (Lower Heating Value) is niet per inkomende batch bekend en er zijn geen regels opgesteld voor menging van verschillende batches.

Daarnaast zijn de aantoonbaarheidseisen niet genoemd. Bijvoorbeeld: hoe koppel je monsternames van ingaande fossiele brandstof aan uitgaande fossiele brandstof die in één tank zijn opgeslagen?

Ten derde is er geen duidelijkheid over geaccrediteerde test methodes/berekeningen.

Wij verzoeken de wetgever dan ook om in samenspraak met uitvoeringsorganisaties NEa en IL&T maatregelen te nemen om te voorkomen dat er per 1 januari 2026 onuitvoerbare wetgeving zal gelden.

### **Inboeken niet-gedenatureerde ethanol**

Het amendement-Veltman c.s. (Kamerstuk 36 766, nr. 15) dat enkel niet-gedenatureerde ethanol (GN-code 2207 10 00) inboekbaar maakt, verhoogt mogelijk de kosten voor brandstofleveranciers en kan leiden tot marktverstoring en prijsstijgingen aan de pomp, zo stelt een deelt van de NOVE achterban. Het doel lijkt te zijn dat een hoger importtarief geldt voor de ethanol die bijgemengd wordt, maar de punten van import en van in verkeer brengen (wat de inboekingslocatie is) zijn niet persé hetzelfde en kunnen dat ook mogelijk niet zijn wegens technische en veiligheidsrisico's. Het is onduidelijk hoe deze eis in de praktijk gehandhaafd wordt en wat bedrijven moeten aantonen. Wij zien om die reden extra toezichtlasten voor de bedrijven en toezichthouders en hogere administratieve en technische kosten voor de leveranciers en (uiteindelijk) de consument, zonder enige milieuwinst. Wel kan het leiden tot meer investeringszekerheid voor wat betreft de productie van biobrandstoffen in Europa.

Resumerend roepen wij de staatssecretaris op de uitwerking van dit amendement met de sector te bespreken, inclusief inwerkingtreding en de status en inboekmogelijkheden van reeds ingekochte of gecontracteerde volumes gedenatureerde ethanol, omdat de praktische invulling van dit plotselinge verbod tot onzekerheid en mogelijk grote kosten kan leiden.

### **Interactie met andere wetgeving**

De REDIII wetgeving is van toepassing op brandstofleveranciers die uitslaan voor verbruik. Na invoering van REDIII zal de ETS2 wetgeving worden ingevoerd die van toepassing is op dezelfde groep brandstofleveranciers. Op dit moment In het kader van de ETS2 wetgeving is er een discussie met de overheid omdat zogenoemde A-B-C-transacties mogelijk uitgesloten gaan worden onder ETS2. Als oplossing wordt genoemd om dan als brandstofleverancier inclusief accijnzen in te kopen, hetgeen betekent dat die leverancier dan geen ERE's meer kan creëren, wat weer gevolgen kan hebben voor de marktdynamiek. Wij pleiten er dan ook voor dat de overheid zich inzet om tot een werkbare oplossing te komen, mogelijk middels de eerder genoemde Clean Fuel Contracts.

### **Tot slot: "Fossiele brandstofleverancier"**

In de tekst van de toelichting wordt gesproken over de "fossiele brandstofleverancier". Hoewel sommige van onze leden al meer dan 100 jaar de Nederlandse samenleving voorzien van energie herkent onze achterban zich niet in de term "fossiel", vooral niet omdat zij al langere tijd ook hernieuwbare energie op de markt brengen. Waarschijnlijk is bedoeld: leveranciers van fossiele brandstoffen. Wij adviseren deze term te gebruiken.

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 op het land en op het water waaronder 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. Tegelijkertijd vraagt NOVE nadrukkelijk aandacht voor het gelijke speelveld tussen Europese landen die zijn aangesloten bij de EU en tussen landen van de EU en niet EU-landen.*