



Inbreng internetconsultatie Wijziging Besluit Energie Vervoer RED-III

BOVAG¹ vertegenwoordigt als branchevereniging ondernemers in de mobiliteitssector, waaronder tankstations, personenauto- en truckdealers. In die rol delen we graag onze zienswijze op de impact van de Wijziging Besluit Energie Vervoer Red-III. Hierbij zullen we logischerwijs met name ingaan op de gevolgen voor de sector land (wegvervoer).

BOVAG ondersteunt in algemene zin de voorliggende wijziging en zeker het onderliggende doel, maar ziet daarbij wel een aantal zorgpunten waarvoor wat ons betreft flankerend beleid dan wel een aanpassing nodig is.

Zorgen over betaalbaarheid wegvervoer

Bij de huidige vaststelling van de vervoerssector specifieke verplichtingen, wordt van de sector land de hoogste bijdrage verwacht. Hoger dan andere sectoren.

Dat is logisch vanuit het perspectief dat de sectoren zee- en luchtvaart minder kunnen doen vanwege internationale sectorale afspraken. Echter, heeft het ook als consequentie dat de sector land in feite betaalt voor de vervuiling van andere sectoren. Daarmee wordt afgeweken van het principe de vervuiler betaalt, waar juist de sectorsturing voor bedoeld was. En alhoewel we het beeld delen dat er nog voldoende kansen zijn om het aandeel hernieuwbare energie in met name het vrachtwegvervoer te verhogen, wordt er wat ons betreft te weinig ingegaan op de impact die de verhoging heeft op de mensen die de komende jaren nog afhankelijk zijn van hun brandstofauto. Door de werking van het systeem lopen de kosten voor de benzinerijder namelijk ook verder op, terwijl de bijmenging voor het grootste deel bij dieselmotoren zal plaatsvinden. Hier moet nadrukkelijk aandacht voor komen bij het verhogen van het aandeel hernieuwbare energie.

Op dit moment spreken de inschattingen van een prijsstijging van 5 tot 19 eurocent per liter brandstof in 2030 (zonder BTW). Als we dat optellen bij de verwachte prijsstijgingen door ETS-2 én het aflopen van de tijdelijke accijnsverlaging, heeft dat een grote impact op de betaalbaarheid van automobilititeit. Juist voor diegenen die de komende jaren nog niet kunnen overstappen op elektrisch vervoer. En met het aflopen van het stimuleringsbeleid zoals subsidies voor de EV, het versoberen van de MRB-gewichtscorrectie en de onduidelijkheid rondom de ZE-zones, wordt dit natuurlijk niet beter.

De kosten voor het aanjagen van de markt voor hernieuwbare energie komen zo de komende jaren bij de diesel- en benzinerijder te liggen, terwijl er niet voor iedere rijder een alternatief binnen bereik is en we bovendien weten dat wegvervoer slechts een transitie-sector is en we uiteindelijk overgaan op elektrificatie. Rechtvaardiger zou het daarom zijn om deze kosten (deels) te beleggen bij de sectoren die uiteindelijk baat hebben bij een goed functioneren van de markt op lange termijn.

Daarnaast zou een hogere verplichting voor wegvervoer wat ons betreft gepaard moeten gaan met flankerend beleid dat de slag naar elektrificatie faciliteert, de Europese automotive industrie daarbij ondersteunt, én beleid dat voorkomt dat de prijzen voor de benzine-/dieselerijder die nog niet kan overstappen op EV te hoog worden. Dit is essentieel, ook in Europese context, waarbij we dagelijks de berichten zien over de bedreigingen en problemen die er nu spelen rondom de Europese automotive industrie als gevolg van de hoge doelstellingen voor emissieloze nieuwe auto's.

¹ BOVAG is de brancheorganisatie van personenauto- en truckdealers, algemene auto-, autoschadeherstel-, tweewieler-, caravan-, aanhangwagen-, energiesystemen en revisie, autoverhuur-, deelauto- en wasbedrijven, verkeersopleidingen, auto-restaurateurs, autogroothandelaren en tankstations. BOVAG behartigt de belangen van zo'n 8.000 ondernemers die een gezamenlijke omzet hebben van circa 90 miljard euro en werk bieden aan ruim 85.000 mensen.



Investeringszekerheid in de markt van hernieuwbare energie

Een belangrijk doel van het implementeren van de RED-III is om de markt voor hernieuwbare energie op gang te brengen door afname verplicht te stellen. Tegelijkertijd geeft diezelfde markt aan dat verplichtingen t/m 2030 niet voldoende zijn om de investeringszekerheid te borgen die nodig is voor het op gang brengen van de markt, maar dat dit tot tenminste 2040 door zou moeten lopen.

BOVAG onderschrijft dat stabiel en voorspelbaar lange termijn van groot belang is in de transitie naar nul emissie in 2050, en benadrukt daarom ook de wenselijkheid van een verlenging tot en met tenminste 2040.

Artikel 20 bis

Artikel 20 bis in de RED-III biedt ruimte voor een nationaal regelgevingskader om zelf als lidstaat aan te geven welke informatie marktdeelnemers op welke manier moeten afgeven, ook als het gaat om bijvoorbeeld autodata. Dat is gek en niet op zijn plaats in wetgeving rondom hernieuwbare brandstoffen. Bovendien voorzien we een wildgroei en daarmee onduidelijkheid van jewelste als iedereen dit op zijn eigen manier gaat doen. Wij roepen dus op hier als Nederland (nog) niks mee te doen.

Wat ons betreft zouden de technische vereisten en wijze van delen van data beschreven moeten worden in een Annex van de RED-III met een verwijzing naar de EU-verordening (EU) 2018/858. Hierover zijn we ook op Europees niveau in gesprek waarbij we gezamenlijk zoeken naar de juiste bewoording in de wet. Zo voorkomen we wildgroei en kunnen informatiepunten op eenduidige manier binnen de EU gedeeld worden.

Lily de Waal, Beleidsadviseur Duurzame Mobiliteit

Lilydewaal@bovag.nl