

*Datum: 4 oktober 2021*

*Onderwerp: Consultatie Regeling Energie voor Vervoer*

*Opstellers: Maurice den Biesen en Robert Gunsing*

De handel in Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE) en het Register voor Energie in Vervoer (REV) zijn opgezet om het aandeel hernieuwbare energie binnen (weg)vervoer te vergroten. De RED II Regeling energievervoer bereidt dit verder uit door onder andere het creëren van elektrische HBE's te versimpelen. Echter zien we in de praktijk dat het systeem op bepaalde punten beter kan werken.

Hieronder sommen wij een aantal problemen op die wij zien en presenteren mogelijke oplossingen.

## **Problemen**

### *Gelijkstroom (DC) laders*

Voor het tijdig opladen van vracht- en bestelwagens worden naast de standaard wisselstroom (AC) palen ook gelijkstroom (DC) laders gebruikt. Vooral bij elektrische vrachtwagens is het DC laden benodigd om de accupakketten tijdig vol te krijgen. Via de DC laders kan er met hogere vermogens geladen worden. Deze laadpalen hebben in de praktijk vaak geen interne verkoopmeters, omdat deze palen alleen voor intern gebruik bestemd zijn. Hierdoor is het inboeken van deze elektriciteit voor HBE's normaliter niet mogelijk. In eerdere documenten van de NEa wordt dit probleem erkent (Basisinformatie inboeken, NEa, 2021). Een uitzondering voor busbedrijven zorgt ervoor dat dit deel van de energie wel gebruikt kan worden voor het verzamelen van HBE's. Door deze uitzondering niet te laten gelden voor andere partijen wordt een significant deel van de totale geleverde energie aan elektrisch wegvervoer uitgesloten. Hierdoor wordt de categorie die deze financiële stimulans het meeste nodig heeft om haar business case te laten sluiten, de elektrische vrachtwagen, vrijwel volledig uitgesloten.

### *Uitdaging handhaving voor NEa*

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) ziet als handhaver toe op een juiste werking van het REV en HBE-handelssysteem. Binnen een aantal jaar zullen steeds meer transporteurs overgaan van fossiele brandstoffen op hernieuwbare brandstoffen zoals elektriciteit. Daarmee zullen de transporteurs voldoende volume creëren om HBE's interessant te maken. Het is goed voorstelbaar dat dit tot veel nieuwe partijen in het REV gaat leiden. Een grote groei van het REV heeft gevolgen voor de handhaafbaarheid van het gehele systeem van REV en HBE.

*Kleinere partijen bijna niet betrokken bij energietransitie in vervoer*

Het HBE-handelssysteem zou een stimulans kunnen zijn voor verduurzaming in de logistieke sector, maar Om de kilowatturen (kWh) voor wegtransport te kunnen opvoeren in het REV moeten kosten worden gemaakt. Vooral de jaarlijkse kosten voor een verificatie door een externe verificateur wegen zwaar. Deze kosten weerhouden veel bedrijven en andere organisaties ervan om hun aan wegvervoer geleverde elektriciteit aan te melden in het systeem. De verificatiekosten en grote benodigde volumes voor de verkoop maken in veel gevallen de verwerving van HBE's oninteressant. Dit remt de energietransitie in de vervoerssector. Dit betekent dat in de praktijk het systeem van REV en HBE-handel alleen weggelegd is voor grote partijen, partijen die grote hoeveelheden kWh elektriciteit laden. Voor kleinere partijen is het vaak niet rendabel om zich met de handel in HBE's bezig te houden. Maar juist ook deze kleinere partijen moeten worden betrokken in de energietransitie. Dat is goed voor de participatie en het draagvlak in de samenleving voor overheidsregelgeving ten aanzien van verduurzaming. Ook is het cijfermatig belangrijk, veel kleine partijen zorgen samen voor een grote hoeveelheid geëlektrificeerde kilometers.

## **Oplossingen**

We hebben 3 oplossingen uitgewerkt die een uitkomst kunnen bieden voor bovenstaande punten.

*1. Gelijkstroom (DC) laders*

Door de uitzondering voor OV-partijen voor DC-palen ook toe te staan voor alle partijen zullen ook de elektrische vrachtwagens die deze positieve stimulans het hardste nodig hebben in aanmerking komen voor HBE's.

*2. Verificatie gebundeld onder een overkoepelende partij*

Een partij zal namens meerdere partijen in het REV staan. De transporteurs die elektrisch laden staan niet in het REV. De kosten kunnen worden gedrukt doordat er maar een partij in het REV staat en dus verificatieplichtig is. Hiermee wordt de verificatie veel simpeler en dit drukt de verificatiekosten. Dit haalt kosten uit het systeem die de verduurzaming van Nederland niet ten goede komen. Doordat deze kosten worden vermeden voor kleinere partijen wordt de toetreding en participatie van deze kleinere partijen groter. Omdat het REV niet met alle aangesloten transporteurs groeit, maar met een kleiner aantal partijen, blijft de situatie werkbaar voor de NEa.

### 3. *Volume bundelen door middel van handelsrekening*

Kleine klanten creëren vaak niet voldoende HBE's om deze direct te verhandelen. Een oplossing voor de kleinere partijen zou zijn het bundelen van volume door middel van handelsrekeningen. In tegenstelling tot het voorgaande punt (2) staat de transporteur die elektrisch laadt, wel in het REV. Een andere partij verzamelt de HBE's van deze, vaak kleinere partijen door middel van een handelsrekening. Zo wordt een volume bereikt dat wel gunstig in de markt staat, waardoor deze HBE's wel verkocht kunnen worden. Deze oplossing biedt een uitkomst voor kleinere partijen om toch HBE's te kunnen creëren maar zorgt wel voor een potentieel groot aantal inschrijvingen in het REV.

### **Samenvattend, de problemen die wij voorzien zijn:**

- Dc-laders zonder verkoopmeters vormen een significant deel van de totale laadcapaciteit aan wegvervoer. Door de huidige regelgeving zijn hier geen HBE's over te creëren terwijl de positieve stimulans juist bij de afnemers van deze energie, elektrische vrachtwagens het hardste nodig is om de businesscase rond te krijgen.
- Door de groeiende markt binnen elektrisch transport en gedreven door regelgeving en maatschappelijke druk zullen er steeds meer partijen in het REV komen. Deze extra partijen zullen de druk op de NEa verhogen waardoor de werkbaarheid vermindert.
- Kleine partijen kunnen door de hoge benodigde volumes en hoge verificatiekosten niet deelnemen aan de HBE-handel.

### *Oplossingen*

- Door de uitzondering voor OV-partijen voor DC-palen toe te staan voor alle partijen zullen ook de elektrische vrachtwagens die deze positieve stimulans het hardste nodig hebben in aanmerking komen voor HBE's.
- Door de verificatie te bundelen via een overkoepelende partij zal de verificatie simpeler worden en zullen er veel overbodige kosten worden vermeden. Eén partij zal namens meerdere partijen in het REV staan. De transporteurs die elektrisch laden staan niet in het REV. Omdat het REV niet met alle aangesloten transporteurs groeit, maar met één partij, blijft de situatie werkbaar voor de NEa.
- Kleine klanten creëren hebben vaak niet voldoende HBE's om deze direct te verhandelen. Door het volume te bundelen door middel van handelsrekeningen kunnen de HBE's van kleine klanten ook in de markt verkocht worden.