

Bunnik, 4 oktober 2021

Reactie op Internetconsultatie: REDII Regeling energie vervoer kalenderjaren 2022-2030

Op 7 september 2021 is bovengenoemde internetconsultatie gestart, waarin het Ministerie van IenW belanghebbenden, waaronder NOVE, advies vraagt ten aanzien van de implementatie voor het vervoersgedeelte van de EU herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Deze consultatie ligt in het verlengde van de in november 2020 gehouden consultatie over het Besluit energie vervoer kalender jaren 2022-2030, waar NOVE op 6 januari 2021<sup>1)</sup> op heeft gereageerd. Specifiek voor de binnenvaart hebben wij toen aangegeven dat verplichte bijmenging binnenvaart alleen gefaseerd en samen met de buurlanden kan plaatsvinden om carbon leakage te voorkomen.

### **NOVE: brancheorganisatie voor zelfstandige brandstofleveranciers**

*Brancheorganisatie NOVE vertegenwoordigt zelfstandige leveranciers van energiedragers zoals 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 ziet in de energietransitie een belangrijke rol voor hernieuwbare brandstoffen. Immers, de komende 15 jaar zal het wagenpark in Nederland voor het grootste deel nog steeds bestaan uit voertuigen met een verbrandingsmotor. Naast verdergaande elektrificatie is er in dat deel nog veel winst te boeken, tegen relatief lage kosten, omdat we gebruik kunnen maken van bestaande infrastructuur.*

Ten aanzien van de voorgestelde Regeling voorzien wij in algemene zin veel problemen in operationele zin, zeker wat betreft de fysieke aantoonbaarheid met bijbehorende analyses (en bijkomende kosten) die een buitenproportionele en onwerkbare verzwaaring voor de bedrijfsvoering betekent.

### **Logistieke problemen door gebrek aan flexibiliteit**

Ook voorzien wij problemen ontstaan in de logistiek. Als voorbeeld noemen wij lossen met een tankwagen in een bunkerboot of binnenvaartschip: wij interpreteren de voorstellen in de regeling zo dat er dan geen HBE's gecreëerd kunnen worden. Juist deze werkwijze kan gebruikt worden om de binnenvaart sector te verduurzamen. Dit betekent dus feitelijk dat de stimulans om de binnenvaart sector verder te vergroenen wordt weggenomen, aangezien tankwagens juist bij uitstek geschikt zijn om duurzame producten te leveren. Ons voorstel is dan ook om dit voorstel van de regeling geheel te schrappen.

Ook de gebruikelijke onderlinge handel tussen brandstofhandelaren onderling of tussen AGP-houders wordt ernstig bemoeilijkt, zo niet onmogelijk gemaakt door de buitengewoon zware administratieve eisen die worden opgelegd in de concept regeling. Om de transacties in de brandstofhandel goed te laten verlopen en te zorgen dat het aanbod goed aansluit op de vraag is voldoende flexibiliteit nodig.



### **Administratieve lastendruk neemt sterk toe**

Daarnaast worden de administratieve lasten fors verhoogd, evenals de kosten die daarmee gepaard gaan. Wij vragen ons af of dit onderdeel voldoende onderzocht is door de samenstellers van de regeling.

De regeling gaat ervan uit dat er maar één manier is om aan alle verplichtingen te kunnen voldoen. Met de huidige voorstellen kan het gebeuren dat je als bedrijf pas achteraf hoort of alle handelingen correct verlopen zijn en of je HBE's terecht hebt ingeboekt. Blijkt dit niet correct te zijn, dan heb je als bedrijf een heel groot probleem om alsnog aan HBE's te komen. In de regeling ontbreekt de mogelijkheid om door middel van alternatief bewijs aan te tonen dat de goederen hun bestemming hebben gevolgd.

Wij begrijpen dat de overheid een goed systeem wil opzetten waarbij de kans op fraude minimaal is, echter door een overdaad aan regels en controles aan dat doel voorbij wordt geschoten.

Wij vinden dit niet terecht. Er is sprake van een onbalans in de uitvoering van de aantoonbaarheid. Dit leidt als gezegd tot een kostenverhoging, maar kan ook leiden tot een verstoring van het gelijke speelveld.

### **Binnenvaart**

Verder wijzen wij op een correcte definitie van een binnenvaartschip ('binnenschip' in de regeling, een niet gangbare term): deze moet herkenbaar, controleerbaar en eenvoudig verifieerbaar zijn. Liefst in lijn met een bestaande definitie.

Voor de binnenvaart missen wij in de regeling punten ten aanzien van een stapsgewijze invoering van de verplichting en een garantie voor het level playing field met de buurlanden. Mogelijk is de regeling hiervoor ook niet de plek, echter dan moet dit in het besluit worden opgenomen.

Gezien de voorstellen voor de sterk beperkende regelgeving, de forse toename van de administratieve lastendruk en de verhoging van de kosten voor de sector dringen wij aan op overleg met de branche op korte termijn.

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

Link naar genoemde documenten:

1) Reactie NOVE internetconsultatie Besluit energie vervoer kalenderjaren 2022-2030 d.d. 06-01-2021:  
[https://www.internetconsultatie.nl/redii\\_besluit\\_energie\\_vervoer\\_kalenderjaren\\_2022\\_2030/reactie/150150/bestand](https://www.internetconsultatie.nl/redii_besluit_energie_vervoer_kalenderjaren_2022_2030/reactie/150150/bestand)

