

Vereniging DOET – Internetconsultatie REDII wijziging regeling energie vervoer kalenderjaren 2022 2030

Behoud goede voorwaarden HBE-systematiek essentieel voor uitrol laadinfrastructuur!

DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) is de branchevereniging op het gebied van elektrisch vervoer in Nederland. DOET vertegenwoordigt de gehele keten van één van de snelst groeiende sectoren van Nederland.

Nederland loopt voorop in de belangrijkste verandering die deze sector de komende jaren tegemoet gaat. DOET streeft naar 100% elektrische mobiliteit opgewekt met duurzame energie, waarin innovaties groene groei versterken.

De leden van DOET zijn ondernemers en partijen die een centraal deel van hun bedrijfsvoering richten op elektrisch vervoer of elektrisch als speerpunt in hun beleid hebben staan. De leden van Vereniging DOET en de Nederlandse overheid en samenleving staan voor de enorme opgave om voor 2030 1,7 miljoen laadpunten in Nederland te realiseren.

Wij hebben kennis genomen van het voorstel vanuit het Ministerie van I&W om de weegfactoren voor elektriciteit te verlagen van 4 naar 3,2, minder dan twee maanden voor het aanvangen van het kalenderjaar 2023. Deze maatregel komt op een moment waarop de gewenste snelle uitrol van laadinfrastructuur reeds wordt belemmerd. De inkoopprijs voor elektriciteit is momenteel dusdanig hoog waardoor inkomsten voor laadpaalexploitanten (CPO's) afnemen. In een aantal gevallen wordt zelfs verlies geleden op de verkoop van energie aan de e-rijder. Het businessmodel van de CPO's en daarmee de uitrol van laadinfra staat sowieso al ernstig onder druk nu twee cruciale belastingmaatregelen op 1 januari 2023 dreigen c.q. komen te vervallen. Het betreft:

- de korting op de energiebelasting voor publiek laden;
- de BTW-korting voor elektriciteit in dit specifieke geval elektrisch laden (in tegenstelling tot fossiele brandstoffen waar een korting op de accijnsbelasting juist aanhoudt tot 1 juli 2023).

In tegenstelling tot biobrandstoffen werken de HBE's voor elektriciteit als een stimulans voor de laadbedrijven. Waar een verkoper van fossiele brandstoffen moet bijmengen om aan doelstellingen te voldoen, is er voor elektriciteit een gegarandeerde afname. Een CPO kan niet kiezen om meer of minder elektriciteit te verkopen. Een fossiel bedrijf kan een afweging maken tussen de prijs van HBE's en de kosten van grondstoffen om bij te mengen.

Volgens uw toelichting vormen de oorlog in Oekraïne en de aanstaande EU voorstellen voor Fit for 55 en de RED-III de hoofdreden voor het verlagen van deze weegfactoren. Naar onze mening heeft de HBE-systematiek heeft als hoofddoel het gebruik van alternatieve energiebronnen zoals elektriciteit te bevorderen om aan de EU doelstellingen onder RED-II te voldoen. Door de HBE systematiek voor een secundair doeleinde te gebruiken, wordt de markt en inzet van elektriciteit voor mobiliteit te zeer benadeeld. Zoals boven vermeld valt dit op een moment waarop het prijsvoordeel voor elektrisch rijden ten opzichte van fossiele brandstoffen in gevaar komt.¹

¹ <https://www.rtlnieuws.nl/economie/artikel/5330244/elektrisch-rijden-duur-laadpaal-energietarief-stroomverbruik-gasprijs>

Het beperken van de invoer van olie uit Rusland dient in EU verband bewerkstelligd te worden. Hiervoor zijn sanctiepakketten opgesteld die op 5 december 2022 ingaan. Deze verbieden de import van ruwe olie uit Rusland. Hierdoor kan er geen brandstof worden geraffineerd op basis van Russische olie. Daarnaast komt er begin volgend jaar een verbod op olieproducten zoals diesel uit Rusland. Deze sancties zijn primair bedoeld om de olie en brandstof import en daarmee het gebruik ervan te verlagen. Een secundaire maatregel, zoals het verlagen van de weegfactoren, is daarmee niet zinvol en onnodig marktverstrend. Import van Russische olie en diesel wordt immers al verboden per 2023.

Daarnaast wordt als reden gegeven dat de voorstellen voor Fit for 55 met daaronder de RED-III veel hogere doelen stellen en dat daarom de weegfactoren verlaagd dienen te worden. Echter, de RED-III is nog niet geaccepteerd door de Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie. Op dit moment bevindt de RED-III zich in de zogeheten trilogue phase. De kans op aanpassingen is groot en hierop voorsorteren is zeer voorbarig. Pas wanneer de RED-III is geaccepteerd door zowel het Parlement als de Raad kan er aan de implementatie in de Nederlandse regelgeving worden gewerkt. De kans dat er nogmaals aanpassingen gemaakt moeten worden op de voorgestelde aanpassing van de weegfactoren is enorm groot.

De transitie naar zero emissie mobiliteit is gebaat bij een snelle uitrol van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Deze uitrol zal eerder plaatsvinden wanneer het plaatsen en exploiteren van laadpunten leidt tot voorspelbare kosten en inkomsten. De markt voor elektrisch laden is gebaat bij voorspelbaarheid. De HBE-systematiek heeft een verbetering teweeggebracht voor de businesscase van CPO's. Het aandeel HBE's uit elektriciteit maakt vooralsnog een gering deel uit van de totale mix. Hierdoor zal het standhouden van de huidige weegfactor 4 niet verstrend werken voor de totale HBE-markt.

Uw belang is gelijk aan het belang van Vereniging DOET en andere partijen die elektrisch rijden op 1 zetten, en dat is het behoud van de weegfactor op 4 voor de komende jaren. Wij raden u daarom af om deze wijziging door te voeren.

Dank u wel voor uw aandacht.