



Reactie Transport en Logistiek Nederland op de consultatie wet Milieubeheer REDIII

Dank voor de geboden gelegenheid om te kunnen reageren op de voorgenomen wijzigingen van de wet Milieubeheer REDIII (Renewable Energy Directive). Onze waardering betreft gelijktijdig de overlegmomenten met sectorvertegenwoordigers die zijn voorafgegaan aan deze consultatie.

Principe boven uitgangspunt

De voorstellen bieden naar ons idee perspectief om een evenwichtiger CO₂-sturing te kunnen realiseren voor mobiliteit. Niettemin zien we dat de uitgewerkte voorstellen ook wezenlijke keuzen inhouden waarbij verschillende en verdedigbare uitgangspunten niet met elkaar in lijn zijn. Zo ondersteunen we enerzijds het uitgangspunt op basis waarvan CO₂-reductiedoelen tegen de laatste kosten worden gerealiseerd. Anderzijds hechten wij vanuit het internaliseren van externe kosten aan het principe 'de vervuiler betaalt'. Deze vertrekpunten leiden tot verschillende afwegingen en keuzen waar het gaat om de gelijke behandeling tussen vervoersmodaliteiten.

Voor TLN prevaleert het principe 'de vervuiler betaalt' boven het uitgangspunt van ambities realiseren tegen de laagste kosten. Met het Klimaatakkoord is er immers ook voor gekozen dat alle sectoren bijdragen aan de transitie. Natuurlijk is het van belang om rekening te houden met de concurrentiepositie van ons land waar het gaat om internationale vervoersbewegingen. Uit eerdere toelichtingen hebben wij begrepen dat er voor landtransport tot 2030 een nationale kop geldt van 1,32 Mton extra CO₂-reductie ten opzichte van de vervoersmodaliteiten zeevaart, binnenvaart en luchtvaart. Als rechtvaardiging wordt genoemd dat er voor de kortere termijn over land met elektrificatie meer mogelijkheden zijn.

De genoemde nationale kop voor landtransport ten opzichte van de andere modaliteiten schuurt naar ons idee met het principe 'de vervuiler betaalt'. Gelijktijdig begrijpen we deze keuze waar het gaat om de haalbaarheid van de opgaven. Het onderstreept voor ons ook dat een verdere onbalans voor de behandeling van de verschillende modaliteiten onjuist zou zijn. De basisopgave van 14% CO₂-reductie tot 2030 voor alle transportbrandstoffen in Nederland dient daarom naar ons inzicht een gelijke opgave in te houden voor de verschillende modaliteiten. Dat principe gaat zoals aangegeven voor ons boven het uitgangspunt van de laagste kosten.

Impact-assessment noodzakelijk

De wijzigingen die samenvallen met de implementatie van de REDIII kennen wezenlijke consequenties voor uiteenlopende stakeholders. Dat wordt in de consultatie onder andere met de onderstaande alinea ook aangegeven:

“Een verandering van de systematiek gaat veelal met aanvullende kosten voor het bedrijfsleven gepaard. Door zo dicht mogelijk bij de bestaande systematiek hernieuwbare energie te blijven, worden deze kosten zo veel mogelijk beperkt. Dit voorstel zorgt voor twee hoofdwijzigingen, te weten een uitbreiding van de reikwijdte van de jaarverplichting naar voorheen vrijgestelde sectoren en de sturing op CO₂-ketenemissiereductie. De sectoren die onder de verplichting komen te vallen (zeevaart, binnenvaart, raffinaderijen), zullen hogere lasten verkrijgen. Deze lasten zijn afhankelijk van de hoogte van de verplichting. Het voorstel om het sturingsmechanisme te wijzigen, vindt plaats mede op verzoek van de belanghebbende bedrijven zelf en heeft naar verwachting geen merkbare invloed op de administratieve lasten van het bedrijfsleven.”

De complexiteit van de materie en de verstreckende consequenties van de voorstellen vragen naar ons idee om een solide impact-assessment alvorens over te gaan tot vaststelling en invoering van de wetgeving.



Geaggregeerd inboeken waardevol

De consultatie laat zien dat het ministerie van I&W overweegt een mogelijkheid te realiseren voor kleine spelers om hernieuwbare elektriciteit voor vervoer te kunnen inboeken in het emissiehandelssysteem. Door de administratie te laten verlopen via een inboekdienstverlener kunnen zo ook MKB-bedrijven in transport en logistiek in aanmerking komen voor een gebundelde ofwel geaggregeerde indiening wanneer bijvoorbeeld eigen zonnestroom wordt gebruikt voor het opladen van elektrische vrachtauto's. Door toe te staan dat een inboekdienstverlener voor meerdere bedrijven inboekt ontstaat er toegang tot de handelskansen terwijl de administratiekosten door meerdere kleinere bedrijven gedragen kunnen worden. TLN ondersteunt dit voornemen.

Zoetermeer, 3 november 2023

Rob Aarse
Transport en Logistiek Nederland