

## Bijlage bij inNOVE 2024-4



Definitieve uitslagen van NOVE-polls vindt u, mits nog relevant, hier:  
<https://www.nove.nl/website/iedereen/organisatie/innove-standpunt-polls>

# “ De herinvoering van rode diesel is een goed idee”

In de formatie naar het nieuwe kabinet, het Kabinet-Schoof dat vanaf juli 2024 actief is, zijn de vier partijen PVV, VVD, NSC en BBB in mei 2024 tot een hoofdlijnenakkoord gekomen. Hierin staat o.a. dat de rode diesel voor de landbouw weer terugkomt. NOVE peilde de meningen bij een aantal stakeholders en hield een poll onder de leden.



Leo de Boer  
Directeur Cumela

## Eens

“Zwartwit gesproken zijn kostenverlagingen voor ondernemers altijd goed. Tegelijkertijd valt er ook wel een aantal kanttekeningen bij te plaatsen. Niet duidelijk is nog op welke wijze de rode diesel terugkomt. Als dat straks weer fysieke rode diesel wordt, is Cumela minder enthousiast. Veel cumelabedrijven zullen dan weer in een aparte tank voor rode diesel moeten investeren, want zij hebben vaak ook vrachtwagens. Cumela wil daarom dat verlaagde accijns op rode diesel via een administratief teruggavesysteem gaat. Daar hadden

cumelabedrijven al ervaring mee met de teruggave van de toenmalige Energiebelasting.

Wij gaan ervanuit dat de rode diesel straks weer gebruikt mag worden in alle (land) bouwvoertuigen met een T-kenteken, dus ook voor de grondverzetmachines. Gezien het budgettaire beslag van de maatregel van rond 135 miljoen euro en volgens de BBB straks 28 cent goedkopere diesel, is die ruimte er. Anderzijds gaat het goedkoper maken van diesel in tegen de verduurzamingsopgave. Stimuleren van hernieuwbare brandstoffen ligt dan meer voor de hand.”



Arnold Scherpenkate  
VARO Energy Netherlands  
Sales Director Netherlands

## Oneens

“Het fysiek herinvoeren van rode diesel is volgens ons geen goed idee. Hiervoor moeten allerlei investeringen gedaan worden, het zorgt voor logistieke uitdagingen (door de vele soorten, wel en niet gekleurd) en het verhoogt weer het risico op fraude (gebruik in andere toepassingen). Wat betreft de niet-fysieke herinvoering, hierover heeft VARO Energy een neutrale

mening. Het zorgt wel voor minder logistieke uitdagingen, de eindgebruiker kan ook gewoon weer (goedkoper) in Nederland brandstof kopen waardoor de grensproblematiek komt te vervallen en als laatste wordt de Belgische accijnskas niet onnodig gespekt door Nederlandse kopers.

## Eens

Volmondig eens zelfs. BBB heeft er daarom ook hard voor gestreden om het op te nemen in het hoofdlijnenakkoord. Laat ik vooraf zeggen dat de concrete uitwerking van de maatregel aan het nieuwe kabinet is, minister Wiersma is hier op dit moment hard mee aan de slag, in samenwerking met de collega's van Financiën, om dit in het regeerakkoord vorm te geven. BBB wil een regeling die zoveel mogelijk aansluit op de vorige regeling uit 2013, dit is om praktische redenen de meest logische route. Alternatieven zijn denkbaar, maar niet noodzakelijk, want de regeling van vóór 2013 functioneerde goed. De landbouw heeft heel hard een meevaller nodig in een klimaat waar zij klap op klap te verduren krijgt. Het terugbrengen van rode diesel is

een cruciale steunmaatregel, ook omdat deze eventuele toekomstige stijgingen in brandstofprijzen opvangt. Daarmee voorkomen we dat onze voedselzekerheid en het bestaansrecht van landbouwbedrijven verder in gevaar komen. Boerenbedrijven verdienen onze steun en dit is een mooie eerste stap vanuit Den Haag. Tegelijkertijd moeten we ervoor waken dat de herinvoering van rode diesel geen pyrrusoverwinning gaat worden. Inmiddels hebben de zelfrijdende landbouwvoertuigen verplicht een kenteken. Het invoeren van wegenbelasting voor deze voertuigen is belastingtechnisch een koud kunstje. Laten we er vooral scherp op blijven dat dit NIET gaat gebeuren. Als verlichting hand in hand gaat met verzwarende schieten de boeren er niks mee op. Sterker nog

dan boeren ze nog verder achteruit!



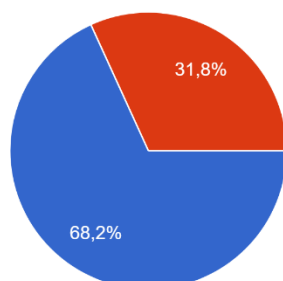
Hermen Baan  
BBB Beleidsmedewerker FIN/SZW

# Einduitslag online poll

De einduitslag is dat bijna 70% van de NOVE-leden de herinvoering van de rode diesel een goed idee vindt, gebaseerd 41% respons van de leden vanuit NOVE sectie Handel en Retail.

1) Herinvoering van rode diesel voor de landbouw is ...

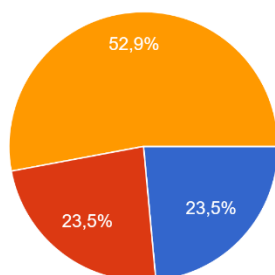
22 antwoorden



- een goed idee. Graag reageren op vraag 2 tot en met 4.
- geen goed idee. Graag reageren op vraag 5.

2) Herinvoering van rode diesel voor de landbouw dient op de volgende manier te gebeuren:

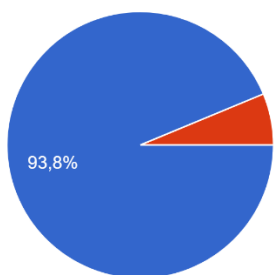
16 antwoorden



- Fysiek rode diesel, net zoals het was voor 2013..
- Fysiek rode diesel, met daarbij ook accijnsdifferentiatie t.a.v. duurzaamheid.
- Een accijnsteruggaafregeling, die door de gebruiker aangevraagd dient te worden.
- Een accijnsteruggaafregeling, die door de brandstofleverancier aangevraagd dient te worden.

3) Hoe groot dient het accijnsverschil te zijn t.a.v. de blanke diesel?

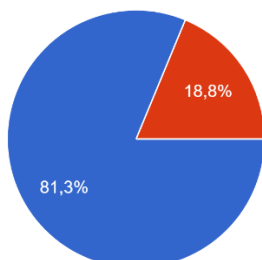
16 antwoorden



- Het accijnstarief rode diesel dient gelijk te zijn aan het laagste tarief van onze buurlanden (België of Duitsland).
- Gelijk aan het accijnstarief van België wat geldt voor landbouw diesel.
- Gelijk aan het accijnstarief (of compensatie) van Duitsland wat geldt voor landbouw diesel.

4) Wanneer moet de Rode Diesel weer ingevoerd worden?

16 antwoorden



- Zo snel mogelijk, liefst (eind) dit jaar nog.
- Pas in 2027, zoals nu voorgesteld.

## **5) Rode diesel is geen goed idee, omdat ....** (8 reacties)

Wij opereren in een grensstreek en zien onze agrarische klanten massaal naar BE rijden om te gaan tanken ook voor de agrariërs die moeten werken in de grensstreek is het een oneerlijke strijd om tegen een BE loonwerker te moeten concurreren.

Terug in de tijd, met alle nieuwe duurzamere producten, weer extra producten in tankwagen. Logistieke kosten niet in verhouding met de baten.

Het vervoeren van blanke diesel logistiek beter te regelen nu, dus minder kilometers minder uitstoot!

Heel de infrastructuur is weg. ik denk niet dat de grote depots hier weer snel in zullen investeren. levert alleen maar weer fraude in de hand.

Dit een vergroting van het aantal producten geeft en met de HVO en GTL hebben we al verscheidenheid genoeg.

Het een recept voor fraude is.

De accijnsvoordelen ten opzichte van België en Duitsland enkel groter worden en te maken hebben met 'oneerlijke concurrentie' vanuit onze omringende buurlanden terwijl we een EU zijn.

Voor de boeren is het leuk. Voor ons levert het alleen meer werk en plannen op. We verwachten niet dat de boeren er meer mee gaan rijden zodat we meer liters verkopen.

## **6) Heeft u nog andere suggesties of opmerkingen buiten de eerder genoemde punten om, vul deze dan hier in:** (8 reacties)

Als Rood in onze buurlanden ook wordt afgeschaft moeten we ook in NL geen rood meer willen verkopen.

Diesel Rood is niet praktisch maar er stroomt nu een groot volume naar België. Het accijnsvoordeel diesel blank voor de transport in België mag er wat mij betreft ook wel af.

Je kan de landbouw ook op een andere manier financieel tegemoet komen.

De overheid kan beter op een andere wijze compenseren.

Groene, rode en witte diesel met accijns differentiatie om de rode diesel duurzamer te maken en het verloren uit België terug te halen.

Rode diesel zou ook met HVO100 geblend kunnen worden om diverse varianten te creëren, geen enkel probleem.