

**Onderwerp** Reactie internetconsultatie LNG subsidieregeling  
**Van** evofenedex  
**Datum** 8 oktober 2019

evofenedex vertegenwoordigt de logistieke- en handelsbelangen van 15.000 bedrijven. Deze ondernemingen maken voor de logistieke afhandeling gebruik van alle verschillende modaliteiten en willen dat op een zo efficiënt en duurzaam mogelijke manier doen. Om deze vervoersstromen te verduurzamen werken wij op verschillende niveaus samen met andere betrokkenen, stakeholders en de overheid. Ook in het zware wegtransport. De verduurzamingsopgave in dit segment is een uitdagende, waarbij veel CO<sub>2</sub>-emissieloze toepassingen nog moeten worden doorontwikkeld en pas op de lange termijn kunnen worden ingezet. In de tussenliggende transitiefase zien wij een belangrijke rol weggelegd voor Green Truck Fuel, waarbij gebruik wordt gemaakt van zowel bio diesel als bio-LNG. Het is daarom van belang dat de stimuleringsregeling voor LNG wordt ingevoerd. Zonder regeling staat de doorontwikkeling stil. Daarnaast benadeelt het ontbreken van een regeling de duurzame koplopers die al eerder in en verslechtert het de concurrentiepositie van Nederlandse ondernemers.

#### **Ontwikkeling naar bio-LNG**

LNG is een schonere conventionele brandstof dan diesel bij gebruik in het zware wegtransport. Het gebruik van LNG levert een gemiddeld verschil van 19% CO<sub>2</sub> reductie op ten opzichte van diesel vrachtoertuigen ([TNO 2019 R 10193](#)). Daarnaast biedt het gebruik de mogelijkheid om de toepassing van LNG op te schalen en door te ontwikkelen naar bio-LNG te als transitiebrandstof binnen de klimaatplannen. In het klimaatakkoord wordt een verkenning naar de mogelijkheden en inzet van Green Truck Fuel aangekondigd. evofenedex maakt zich hard voor een efficiënte inzet van maatregelen die dit vervoer kunnen vergroenen. We hameren daarbij op de noodzaak van het gebruik van (de gelimiteerd beschikbare hoeveelheid) duurzame en gecertificeerde biobrandstoffen in te zetten op de plek waar het CO<sub>2</sub> reductiepotentieel het grootste is, in het zware wegvervoer, door middel van biodiesel en bio-LNG. Het gebruik van Green Truck Fuel heeft een significant CO<sub>2</sub> reductiepotentieel dat momenteel op geen enkele andere manier in het wegtransport gerealiseerd kan worden. Momenteel is het gebruik van LNG, en in de toekomst bio-LNG echter nog niet rendabel. Een stimulering van het gebruik is daarom gewenst om de doorontwikkeling van deze brandstof te kunnen realiseren.

#### **Duurzame koplopers niet afremmen**

Zoals al vermeld staat de logistieke sector voor een ambitieuze verduurzamingsopgave. Deze uitdaging gaat de sector graag aan, en innovatieve ondernemers hebben handschoenen deze handschoenen al opgepakt door, met gebruik making van het perspectief van de LNG regeling te investeren in LNG voertuigen. Ook zijn de voertuigen een stuk stiller, waardoor deze voertuigen geschikt zijn voor dagranddistributie, waardoor bevoorrading van binnensteden op een snellere manier en met een lager brandstofgebruik kan plaatsvinden. Met het afschaffen van de eerdere stimuleringsregeling eind vorig jaar zijn zij nu gestraft voor de inspanningen die zij al hebben ondernomen om CO<sub>2</sub> terug te dringen. Deze ondernemers, die hun nek hebben uitgestoken om voor de troepen uit te lopen en te investeren in schonere mogelijkheden voor wegvervoer, worden nu financieel benadeeld ten opzichte van hun concurrenten die de afgelopen jaren op hun handen zijn blijven zitten.. Het zijn juist deze koplopers die in de transitie naar schoner en duurzamer vervoer zo hard nodig zijn om als *best practice* te dienen voor de rest en voor het doorontwikkelen van de techniek voor bio-LNG in de komende jaren. Het instellen van een stimuleringsregeling is daarom noodzakelijk

#### **Positie Nederlandse ondernemers**

In andere Europese lidstaten wordt het gebruik van LNG op verschillende manieren gestimuleerd. Zo heeft Duitsland deze voertuigen vrijgesteld van de MAUT, en ook in België is de accijns op LNG lager dan in Nederland. Wanneer het gebruik in Nederland van LNG niet (langer) gestimuleerd wordt, zal dat leiden tot een verslechterende positie ten opzichte van deze landen. Zo zijn er een aantal LNG tankstations gesloten,



waardoor het voor ondernemers moeilijker wordt met deze brandstof te blijven rijden. Op deze manier verslechtert de concurrentiepositie van Nederlandse ondernemers die gebruik willen maken van duurzamere brandstoffen ten opzichte van ondernemers uit andere Europese lidstaten. Het behoud van de huidige tankinfrastructuur en voertuigen is ook noodzakelijk om de transitie naar bio-LNG in Nederland te kunnen. Ook om deze reden is het stimuleren van het gebruik van LNG belangrijk.