

Nationaal LNG Platform

Vrachtwagenheffing & GreenTruckFuel



Sinds 2013 verbindt Het Nationaal LNG Platform bedrijven en overheden met één doel: wegtransport en scheepvaart schoner en stiller maken via (bio-)LNG (vloeibaar gas). Ongeveer 25 leden maken zich samen met de overheid al vijf jaar hard voor het opzetten van de huidige LNG-markt en -infrastructuur én de transitie naar het fossielvrije (Bio-)LNG.

Dit heeft tot nu toe geresulteerd in 27 LNG-tankstations, 430 LNG-trucks en een eerste binnenvaart vloot op LNG. (Bio-)LNG kan een belangrijke bijdrage leveren aan het schoner maken van de transportsector.

Nationaal LNG Platform

5 juli 2019

Op 28 juni werd door het kabinet de definitieve versie van het Klimaatakkoord gepresenteerd. Alhoewel er op een aantal fronten nog verdere uitwerking zal plaatsvinden, biedt dit akkoord een duidelijke basis hoe Nederland invulling gaat geven aan de Klimaat Afspraken van Parijs. Voor het goederenvervoer specifiek voor de toepassing van LNG/Bio-LNG biedt dit akkoord een goed kader voor de verdere ontwikkeling van de LNG markt en de transitie naar bio-LNG

In het akkoord wordt aangegeven dat er een verkenning rondom rekeningrijden voor het vrachtvervoer en Green Truck Fuel zal plaatsvinden. Letterlijk: Partijen verkennen onder regie van de Rijksoverheid de mogelijkheden voor de inzet van Green Truck Fuel. Voorwaarde daarbij is dat naar het oordeel van het PBL de CO₂-reductie daadwerkelijk behaald gaat worden, de brandstof voldoet aan de duurzaamheidseisen van het duurzaamheidskader en er geen lock-in ontstaat die de introductie van zero-emissie voertuigen vertraagt.

Wet Vrachtwagenheffing

Het Ministerie van IenW bereidt, in navolging van onze buurlanden, een wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing voor. Binnenlandse en buitenlandse houders van vrachtwagens betalen per kilometer, op autosnelwegen en een aantal andere wegen (met name N-wegen). De hoogte wordt bepaald door milieueigenschappen en gewichtsklasse van de vrachtwagen. De netto-inkomsten worden gebruikt voor belastingverlaging en innovatie en verduurzaming van de sector. Hiermee wordt invulling gegeven aan het regeerakkoord.

Dit wetsvoorstel biedt de grondslag voor een heffing voor vrachtwagens. De doelstellingen van de vrachtwagenheffing zijn:

- Binnen- en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Zo gaat het vrachtverkeer meer dan nu betalen voor gebruik van de weg.
- Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. In het regeerakkoord is afgesproken dat inkomsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door, naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, gelden aan te wenden voor innovatie en verduurzaming.

De afspraken in het Klimaatakkoord en bovenstaand wetsvoorstel dienen in samenhang te worden gezien.

Waarom GreenTruck Fuel?

De productie van elektrisch aangedreven vrachtauto's zal zich de komende jaren ontwikkelen. Echter blijft de actieradius en het laadvermogen te beperkt voor zwaardere vrachtauto's die op grotere afstanden worden ingezet.

Voor deze zwaardere vrachtauto's over langere afstand en voor bestaande vrachtauto's met een brandstofmotor is er op korte termijn geen ander alternatief om de CO₂-uitstoot naar beneden te brengen dan inzet van low-carbon brandstoffen. GreenTruckFuel vormt een transitiebrandstof, die op korte termijn substantiële CO₂-reductie zal realiseren. Dit loopt vooruit op de op toekomstige innovaties om het goederenvervoer over de weg volledig zero emission (WtW) te laten functioneren. GreenTruckFuel wordt geproduceerd op basis van duurzame grondstoffen. Onder truck fuel vallen bijvoorbeeld bio-gas, bio-LNG en HVO.

In 2018 onderschreef NLP de fiche van TLN/EVOFenedex voor de invoering van Green TruckFuel.

Bio-LNG voldoet aan de criteria van duurzame biobrandstof.

Voor GreenTruckFuel gelden daarom de volgende criteria:

- Concurrereert niet met wereldvoedselproductie (*1)
- Werkt probleemloos in elke (voor de brandstof geschikte) moderne Euro VI vrachtauto
- Levert over de hele keten (WTW) minstens 50% CO₂-reductie op

Bio-gas

Bio-gas wordt vandaag al veel geproduceerd door vergisting van 'natte bio-massa'. Deze feedstock vindt zijn herkomst in diverse afvalstromen zoals GFL, mest, Waterzuiverings-slip, en afval uit de supermarkten. Natte bio-massa is dus vrijwel altijd een afval product dat niet concurreert met de voedselproductie. Op termijn kan bio-gas ook worden gemaakt via vergassing of via power-to-gas. Het product bio-gas kan worden ingezet in transport door het te comprimeren (compressed bio-gas ofwel CBG) of door het vloeibaar te maken (bio-LNG). Voor 'korte afstand' wegvervoer kan CBG veelal de gewenste actieradius bieden (300 km) voor lange afstand wegvervoer is bio-LNG de meest voor de hand liggende oplossing (tot 1500 km). Omdat bio-gas/bio-LNG qua product vergelijkbaar zijn met CNG/LNG kan de bio-variant 1 op 1 zonder aanpassing van de tankinstallatie of vervanging van de in iedere wensbare samenstelling worden toegepast.

Betaalbaarheid

De toepassing van GreenTruckFuel kan binnen de economische verhoudingen van de EU niet alleen in Nederland voorgeschreven worden. Daarom dient de toepassing van GreenTruckFuel via marktwerking gerealiseerd te worden, met een maximaal prijsniveau van traditionele LNG.. De transportsector heeft met het kabinet afgesproken dat de opbrengsten van een kilometerheffing voor vrachtauto's zullen terugvloeien naar het goederenvervoer om zo de verduurzaming van sector te versnellen.

GreenTruckFuel & Rekeningrijden vrachtvervoer

De invoering van GreenTruckFuel kan alleen maar slagen als de meerprijs van bio-brandstoffen kan worden gecompenseerd. Deels geschiedt dit doordat de producent van bio-brandstoffen recht heeft op HBE's (HernieuwbareBiobrandstofEenheden) Echter, ook met HBE's ligt de prijs van een biobrandstof aan de pomp hoger dan van de fossiele variant. Bovendien blending boven de REDII verplichting geeft geen recht op HBE's Een hogere blend zal dan ook echt duurder worden Om transporteurs te motiveren op een schonere manier te rijden, namelijk door een hogere biobrandstof blend te gebruiken, zal hier een stimulatiemechanisme voor moeten worden ontwikkeld. Bij de invoering van rekeningrijden zal een transporteur die op een schonere biobrandstof rijdt, minder betalen per gereden kilometer.

Voorstel rekeningrijden

In het huidige wetsvoorstel maakt het ministerie van IenW de bedragen per gereden kilometer per EuroKlasse bekend:

1. Het tarief voor de vrachtwagenheffing bedraagt per gereden kilometer in euro op een weg als aangewezen in bijlage 1:

Toegestane maximum massa [kg]	euro-emissieklasse						
	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	EURO VI en schoner
meer dan 3.500 tot en met 12.000	0,156	0,144	0,129	0,117	0,105	0,086	0,078
meer dan 12.000 tot en met 32.000	0,252	0,232	0,209	0,189	0,169	0,139	0,126
meer dan 32.000	0,260	0,239	0,216	0,195	0,174	0,143	0,130

Hierbij plaats het Nationaal LNG-Platform de volgende kanttekeningen:

- Differentiatie beprijzing wordt alleen ingegeven voor verschil in Euro klasse;
- Dit betekent dat er niet gekeken naar de WtW CO₂ performance van de brandstof, zoals voorgesteld in het kader van GreenTruckFuel;
- Buurlanden Duitsland en België zouden als voorbeeld dienen Duitsland kent een vrijstelling voor LNG en elektrisch aangedreven voertuigen

Om verdere verduurzaming van de transportsector te stimuleren, roept het Nationaal LNG Platform u op om, rondom het wetsvoorstel rekeningrijden:

- De afspraken in het Klimaatakkoord te volgen, waarin wordt gesteld dat in overleg met de sector de invoering van GreenTruckFuel zal worden verkend; Uitgangspunt is om in te zetten op Well-to-Wheel prestatie van de brandstof, om zo maximale CO₂ winsten te garanderen
- De resultaten uit deze verkenning mee te nemen in het wetsvoorstel;
- Zoals opgenomen in de wet vrachtwagenheffing de inkomsten van de vrachtwagenheffingen de verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, aan te wenden voor innovatie en verduurzaming van de sector;
- Het wetsvoorstel af te stemmen met het Duitse tolheffing systeem, zoals voorgesteld tijdens de kamerbehandeling

Het NLP stelt dat door koppeling van Klimaatakkoord en de wet vrachtwagenheffing er meer ruimte ontstaat voor de verdere vergroening van transportbrandstoffen en zal bijdragen aan een schoner Europa. Het NLP steunt de generieke aanpak achter GreenTruckFuel. Het NLP ziet GTF als een kans om de productie van en de vraag naar bio-lng verder te stimuleren