

Reactie Bio-LNG Platform internetconsultatie Wijziging Wet Vrachtwagenheffing 29 december 2023

Het Bio-LNG Platform heeft kennisgenomen van de Wijziging Wet Vrachtwagenheffing dat tot en met 14 januari 2024 ter [internetconsultatie](#) ligt. Graag geven wij onderstaand onze zienswijze op de voorgenomen besluiten.

Het Bio-LNG Platform ondersteunt maatregelen om het goederenvervoer te verduurzamen, maar verbaast zich telkens weer over de eenzijdige focus op elektrisch en waterstof, waardoor kansen om de CO₂ uitstoot drastisch te verminderen niet worden verzilverd.

Bio-LNG is nodig om Nederlandse en Europese klimaatdoelen te halen

De Nederlandse economie moet al voor 2050 CO₂ neutraal zijn, dat is een zeer grote opgave, ook in de transportsector. Daarin moet één doel centraal staan: de efficiënte reductie van CO₂. Om dit doel te behalen moeten alle opties eerlijk en realistisch worden meegewogen, over de gehele keten (en dus van well-to-wheel).

Door over te stappen op bio-LNG in het vrachtvervoer is een CO₂-reductie mogelijk van minimaal 90% en wordt het zelfs mogelijk om negatieve emissies te behalen: door het nuttig inzetten van organische reststromen worden de (methaan)emissies van organisch afval en mestopslag voorkomen. Bovendien zijn LNG-trucks tot 75% stiller dan dieseltrucks en zorgt het voor minder uitstoot van stikstof en fijnstof. De technische randvoorwaarden voor de succesvolle toepassing en opschaling van Bio-LNG zijn aanwezig. De technologie is beschikbaar, trucks kunnen worden besteld en er is in de afgelopen 10 jaar een landelijk dekkende tankinfrastructuur gerealiseerd. Bio-LNG kan dus snel worden opgeschaald als het voor transportondernemers aantrekkelijk wordt gemaakt om in het gebruik te investeren. In 2022 was ±30% van alle LNG die werd ingezet in transport al bio-LNG. Dat aandeel loopt snel op.

Bovendien is de inzet van Bio-LNG belangrijk voor het halen van de Europese doelen. In het Europees verband is binnen de RED-III een subdoel gesteld voor het gebruik van geavanceerde hernieuwbare brandstoffen van 2,2% (voor Nederland is dat ±24 PJ). Gegeven de eisen aan geavanceerde brandstoffen aangaande het gebruik van reststromen zal Bio-LNG de voornaamste bron zijn, bij een conservatieve inschatting zal er minimaal 12 PJ (0,35 bcm) bio-LNG nodig zijn in het wegtransport.

12PJ komt overeen met ongeveer 8.000 trucks die jaarrond op 100% bio-LNG rijden. Nu rijden er in Nederland ongeveer 1.000 trucks. De komende jaren is stevige groei van het aantal LNG-trucks dus nodig.

Huidig voorstel Vrachtwagenheffing is oneerlijk voor partijen die lange afstand transport verzorgen

De huidige inrichting van de Vrachtwagenheffing in combinatie met de voorgenomen terugsluis zorgt voor een oneerlijke verdeling van de lusten en de lasten van de verduurzaming van het wegtransport. Partijen die overwegend korte afstanden rijden en distributie binnen stadscentra (ZE-zones) doen krijgen (1) subsidie voor de aanschaf van nieuwe ZE trucks en dragen daar (2) netto weinig aan bij, ze maken namelijk relatief weinig snelwegkilometers en krijgen voor die snelwegkilometers wel de maximale korting. De vervoerders die internationaal transport verzorgen over lange afstanden worden juist dubbel gepakt, een Zero Emissie voertuig voor dergelijke afstanden is nog niet beschikbaar en dus krijgen ze daar geen subsidie voor, terwijl ze wel maximaal bijdragen aan de opbrengst van de vrachtwagenheffing.

Die oneerlijkheid wordt nog eens extra versterkt als een transporteur besluit gebruik te maken van hernieuwbare brandstoffen zoals Bio-LNG. In dat geval rijdt hij zelf volledig CO₂ neutraal, en draagt al maximaal bij aan een duurzame transportsector. Maar hij krijgt hiervoor geen subsidie, en moet wel maximaal bijdragen aan het stimuleren van Zero Emission trucks. Terwijl er helemaal geen garantie is of die ZE truck wel op groene stroom of groene waterstof rijdt. Zo kan een situatie ontstaan waarbij de ene partij gesubsidieerd rijdt op vervuilende grijze waterstof, betaald door een partij die juist al volledig klimaatneutraal opereert op basis van hernieuwbare brandstof.

Tegelijkertijd zien we dat door netcongestie de transitie naar elektrische trucks wordt vertraagd, terwijl ook de productie van hernieuwbare waterstof achterblijft bij de verwachtingen. Het is daarom belangrijk dat er een balans wordt gevonden in de stimulering van ZE en andere vormen van duurzaam transport.

Bouw extra duurzaamheidsprikkels in om rechtvaardige transitie te bewerkstelligen

Wij begrijpen dat er, gezien de Eurovignetrichtlijn en de moties aangenomen in de Tweede Kamer, weinig vrijheidsgraden zijn om de tarieven van de vrachtwagenheffing in te richten. De Eurovignetrichtlijn geeft duidelijke kaders aan voor de kortingspercentages van verschillende typen vrachtwagens. Daarnaast stuurt de motie Grinwis c.s.¹ aan op een maximale korting voor Zero Emission voertuigen.

Echter, het Bio-LNG Platform ziet toch een aantal opties om de oneerlijkheid die ontstaat gedeeltelijk weg te nemen:

1. Introduceer een speciale tariefklasse voor LNG trucks

LNG trucks hebben door het gebruik van aardgas in plaats van diesel een lagere CO₂ uitstoot en lagere emissies van andere stoffen zoals stikstof en fijnstof, onafhankelijk van of ze rijden op Bio-LNG of normale LNG. Door vervoerders die deze trucks gebruiken te belonen met een eigen tariefklasse wordt het aantrekkelijker om een LNG truck aan te schaffen, en daarmee draagt deze regeling bij aan het behalen van de voor de RED3 benodigde 8.000 LNG trucks.

2. Introduceer een stimuleringsregeling voor de aanschaf van bio-LNG trucks

Kies ervoor om een investeringssubsidie voor partijen die een LNG-truck kopen en die uitsluitend laten rijden op bio-LNG. Dit is in lijn met de aanschafsubsidies voor elektrische en waterstoftrucks. Dat is een simpel uitvoerbare maatregel die krachtig bijdraagt aan het verduurzamen van het vrachtvervoer.

Concreet zien wij voor ons dat een vervoerder die een LNG truck wil kopen hiervoor een aanschafsubsidie aanvraagt. Waarbij de transportondernemer akkoord gaat met de voorwaarde dat hij jaarlijks aantoonbaar van een bepaalde hoeveelheid bio-LNG gebruik te maken. Om de groei van de productie van bio-LNG en de groei van het aantal trucks gelijk op te laten lopen, zou dit een ingroeipad moeten volgen. Het eerste jaar bijvoorbeeld 50% bio-LNG, het tweede 75% en vanaf het derde jaar 100% bio-LNG.

Deze regeling garandeert dat het aantal LNG trucks op de Nederlandse wegen groeit. Daarmee wordt het ecosysteem van de productie en distributie van bio-LNG in Nederland robuuster. Bovendien zijn er 8.000 LNG trucks nodig een voldoende grote afzetmarkt te hebben voor het subdoel voor geavanceerde hernieuwbare brandstoffen (2,2% in 2030).

¹ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2022D09763&did=2022D09763>

3. **Gebruik de terugsluis van de vrachtwagenheffing om ook de transitie naar hernieuwbare brandstoffen te stimuleren**

De terugsluis van de vrachtwagenheffing wordt voor het overgrote deel besteed aan het stimuleren van ZE trucks. Zoals wij eerder in onze consultatie voor de terugsluis hebben beargumenteerd is dat ineffectief kijkend naar de effecten op de CO₂ uitstoot.

Hernieuwbare brandstoffen kunnen worden gestimuleerd door bijvoorbeeld transporteurs na het einde van het jaar te laten aantonen dat ze op hernieuwbare brandstoffen hebben gereden, en daar een bepaalde korting over te berekenen.

4. **Pleit in Europa voor een transitie waar de emissies over de gehele keten (well-to-wheel) leidend zijn, en niet alleen wordt gekeken naar uitlaatemissies**

De Eurovignetrichtlijn zorgt ervoor dat Nederland weinig vrijheid heeft om te kiezen voor een vrachtwagenheffing die effectief stuurt op de reductie van CO₂. De huidige richtlijn kijkt alleen naar uitlaatemissies, terwijl juist naar de hele keten moet worden gekeken. Door een well-to-wheel benadering te kiezen kan gestuurd worden op de daadwerkelijke klimaatwinst van een brandstof en wordt de transitie betaalbaarder en rechtvaardiger, voor heel Europa.

Bovenstaande adviezen maken de transitie betaalbaar en zorgen voor meer CO₂-reductie met hetzelfde budget. En dit kan vanaf vandaag al in gang gezet worden, omdat de infrastructuur al aanwezig is. Tegelijkertijd geeft dit een toekomstperspectief aan transporteurs die graag bijdragen aan een duurzamere transportsector, maar op dit moment niet de optie hebben om over te stappen op een elektrisch- of waterstofvoertuig door netcongestie, beperkt aanbod van ZE trucks met voldoende range en achterblijvend aanbod van groene waterstof. Wij denken dat er in de nieuwe samenstelling van de Tweede Kamer een meerderheid kan ontstaan voor een meer realistische transitie naar een CO₂ neutrale transportsector.

Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met info@nationaallngplatform.nl.