



BOVAG-brede brandstofvisie

9 oktober 2017

SAMENVATTING

Leden van BOVAG moeten hun bestaansrecht veilig stellen met toekomstbestendige keuzes. Niet omdat het moet van de overheid, maar omdat duurzaamheid vanuit maatschappelijk perspectief steeds meer een randvoorwaarde wordt en er uiteindelijk, in 2050, geen toekomst is weggelegd voor de meeste traditionele brandstoffen. BOVAG creëert daar de beste omstandigheden voor met behulp van doelgerichte lobby en onderzoek.

BOVAG stelt dat consumentenvoorkeuren, de innovatiekracht van de markt en van onze leden uiteindelijk moeten bepalen hoe het brandstoffenpalet van de toekomst eruit komt te zien. Het vraagstuk, de belangen en het aantal spelers zijn echter te groot om dit zonder ingrijpen van de overheid klaar te spelen. De overheid zou een techniekneutraal kader moeten scheppen dat stuurt op duurzaamheid, waaraan BOVAG graag een bijdrage levert.

Als vuistregel geldt dat een alternatieve brandstof alleen succesvol kan zijn als is voldaan aan de criteria van beschikbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid. Op basis van deze principes bepaalt BOVAG de inzet namens zijn leden in de lobby.

Speerpunten van deze visie

BOVAG kiest op basis van deze brandstofvisie voor de volgende vier speerpunten:

- BOVAG beïnvloedt wet- en regelgeving en normeringen (bodemvoorschriften, externe veiligheid, PGS, CEN/NEN/ISO-normen) om de investeringsdrempels voor ondernemers zo laag mogelijk te maken.
- BOVAG zet zich in voor een robuust fiscaal systeem op brandstofniveau, waarbij alle duurzame oplossingsrichtingen de kans krijgen om tot volle wasdom te komen. Dat doen we zoveel mogelijk vanuit het well-to-wheel perspectief, omdat dit zowel de keuze voor een voertuig als de brandstofkeuze in het voordeel van nieuwe brandstoffen kan beslechten.
- BOVAG houdt oog voor de kwetsbare positie van ondernemers in de grensstreek. Bij accijnsaanpassingen is Europese afstemming – tenminste met België en Duitsland – of compensatie voor getroffen tankstationhouders noodzakelijk.
- De autofiscaliteit zou moeten bevorderen dat auto's op alternatieve brandstoffen in Nederland blijven, zoals voor elektrisch vervoer bijvoorbeeld wordt bepleit in de Motie Groot.

1. Waarom deze visie?

Duurzaamheid is vanuit maatschappelijk perspectief in toenemende mate een randvoorwaarde voor een toekomstbestendige, florierende en competitieve mobiliteitsmarkt. De doelstellingen van het Verdrag van Parijs sturen hier ook op. Voor fossiele brandstoffen lijkt in wegvervoer uiteindelijk geen plaats te zijn ingeruimd in die duurzame toekomst. Voor veel BOVAG-leden (in het bijzonder tankstations) betekent dit dat zij hun bakens moeten verzetten. Wie hier te lang mee wacht, loopt de kans om in de toekomst geen onderneming meer te kunnen drijven, omdat de vraag naar traditionele brandstoffen afneemt en/of omdat nieuwe, sterkere concurrenten er beter in slagen om de consument van morgen aan zich te binden.

2. Wat is de rol van BOVAG?

BOVAG doet zijn leden een aantal beloftes. Een daarvan is dat BOVAG zijn leden helpt om zich te ontwikkelen tot toekomstbestendige retailers. Deze BOVAG-brede visie op brandstoffen levert daartoe een bijdrage en wel door leden inzicht te geven in de marktpositie en -kansen van de diverse alternatieve brandstoffen. Anders gezegd: met deze visie wil BOVAG het innovatievermogen van zijn leden vergroten.

Daarnaast bevat deze visie aanknopingspunten voor de lobby van BOVAG om het handelingsperspectief van de leden zo groot mogelijk te maken. Het vraagstuk, de belangen en het aantal spelers is te groot om dit zonder ingrijpen van de overheid klaar te spelen. De overheid zou een techniekneutraal kader moeten scheppen dat stuurt op duurzaamheid. BOVAG denkt als betrokken stakeholder actief mee. Dat als gevolg daarvan brandstoffen op weg naar een schonere toekomst in 2050 zullen afvallen, is een vast gegeven. BOVAG lobbyt daar echter niet actief voor. We kiezen niet; we schrappen niet. Elke duurzame alternatieve brandstof verdient een eerlijke kans.

3. Waarom eigenlijk nieuwe brandstoffen?

Een aantal factoren maakt de omslag naar schonere brandstoffen noodzakelijk:

- Omdat we een klimaat- en gezondheidsprobleem hebben: Beleidsmakers, wetenschappers en de publieke opinie zijn het erover eens dat de uitstoot van broeikasgas CO₂ bijdraagt aan de opwarming van de planeet. Daarnaast is aangetoond dat de uitstoot van gassen als stikstof (NO_x), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) slecht is voor de volksgezondheid.
- Omdat de roep om schone binnensteden steeds luider wordt: Het binnenstedelijke leefklimaat staat in de belangstelling van stedelijke inwoners, NGO's en stadsbestuurders. Milieuzones, venstertijden, afsluitingen en overige maatregelen zijn bedoeld om de uitstoot van schadelijke gassen te beteugelen en deze ontwikkeling kan de vraag naar traditionele brandstoffen ingrijpend beïnvloeden.
- Omdat groen cool is: Nieuwe businessmodellen, zoals autodeelconcepten en gespecialiseerde aanbieders van nieuwe brandstoffen kunnen rekenen op toenemende sympathie van beleidsmakers en de publieke opinie. Overschakelen op nieuwe innovatieve brandstoffen betekent op de lange termijn het verzilveren van een omzetkans. Komt de traditionele mobiliteitsbranche, waaronder tankstations, niet in beweging, dan worden andere aanbieders van nieuwe businessmodellen geduchte concurrenten die de keten zullen kapen. Wie nu niet beweegt, loopt straks omzet mis.
- Omdat wet- en regelgeving gebaseerd is op al deze maatschappelijke factoren: Om tegemoet te komen aan de maatschappelijke roep om een schone en gezonde leefomgeving, zullen de wettelijke eisen aan voertuigen in de nabije toekomst alleen maar verder worden aangescherpt. In de afgelopen jaren hebben verschillende akkoorden, wetten en richtlijnen de vraag vanuit de maatschappij verankerd in bijvoorbeeld het Nederlandse SER Energieakkoord (2013) en het mondiale Klimaatakkoord van Parijs (2015)¹.

¹ Zie voor gedetailleerde uitleg over wet- en regelgeving de bijlage bij deze visie.

4. De brandstofvisie van BOVAG: de 3 B's

Een van de problemen rond schonere brandstoffen en de ontwikkeling van voldoende marktpotentieel is dat ieder brandstofspoor voor- en tegenstanders kent.

Iedere belanghebbende ziet uiteraard het liefste dat zijn voorkeursbrandstof ruim baan krijgt op weg naar volwassenheid, met als gevolg dat een patstelling dreigt op weg naar een schonere toekomst. Een uitvloeisel van deze vaak tegenstrijdige belangen is het beruchte kip-ei probleem van vraag en aanbod: Welk brandstofspoor is het beste? Welke sporen moeten door de overheid gestimuleerd worden?

Als vuistregel geldt voor BOVAG dat een alternatieve brandstof alleen succesvol kan zijn als is voldaan aan het principe van beschikbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid.

- Onder **beschikbaarheid** verstaat BOVAG dat de brandstof in voldoende mate (lokaal of landelijk dekkend) beschikbaar is op tankstations en dat er voor de klant voldoende keuze is aan geschikte voertuigen. Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat zowel de beschikbaarheid, als de gestelde eisen verschillen voor de personenmobiliteitsmarkt, stadsdistributie en zwaar transport.
- Onder **betaalbaarheid** verstaat BOVAG dat de prijs van de brandstof én de beschikbare voertuigen voor de berijder geen belemmering vormen om over te stappen.
- Tot slot rekent BOVAG op **betrouwbaar overheidsbeleid**, zowel qua politieke als fiscale keuzes, in één woord: betrouwbaarheid.

Aan de hand van deze principes zet BOVAG zich niet in voor één brandstofspoor (want: techniekneutraliteit staat voorop), maar spant BOVAG zich in om de randvoorwaarden van ieder brandstofspoor (beschikbaarheid, betaalbaarheid, betrouwbaarheid) zo goed mogelijk te maken. Daarna is het aan consumenten om te kiezen en aan ondernemers en de markt om te innoveren. Dit betekent ook dat BOVAG geen aanvullende lobbyinspanningen zal leveren als een brandstofspoor volgens de drie B's voldoende in balans ontwikkeld is. BOVAG zal de brandstofsporen nauwlettend in de gaten houden en stemt zijn inspanningen voortdurend af op de balans van de 3 B's.

Modaliteit	Brandstof	Beschikbaarheid	Betaalbaarheid	Betrouwbaar overheidsbeleid
Personenauto's	CNG/groengas	Oranje	Groen	Oranje
	LPG	Groen	Groen	Groen
	Waterstofelektrisch (FCEV)	Rood	Rood	Oranje
	Elektrisch (BEV, PHEV)	Oranje	Oranje	Oranje
	Bio-ethanol E85	Rood	Rood	Rood
	Biodiesel (HVO)	Rood	Rood	Rood
	GTL-diesel	Rood	Oranje	Groen
Bestellers en lichte vrachtagens voor Stadsdistributie < 7.500 kg	CNG/groengas	Groen	Groen	Groen
	LPG	Groen	Groen	Groen
	Waterstofelektrisch (FCEV)	Rood	Rood	Oranje
	Elektrisch (BEV, PHEV)	Groen	Rood	Groen
	Biodiesel (HVO)	Rood	Rood	Rood
	GTL-diesel	Rood	Oranje	Groen
Zwaar transport > 7.500 kg	LNG/bio-LNG	Oranje	Groen	Groen
	Waterstofelektrisch (FCEV)	Rood	Rood	Oranje
	Elektrisch (BEV, PHEV)	Rood	Rood	Oranje
	Biodiesel (HVO)	Oranje	Rood	Rood
	GTL-diesel	Rood	Oranje	Groen

Uitleg bij de kleuren, die in het bovenstaande overzicht zijn ingevuld:

- Rood houdt in dat er een groot knelpunt is, een showstopper. Zonder aanvullende inspanningen is of wordt een brandstof onvoldoende aantrekkelijk als alternatief.
- Oranje houdt in dat er (nog) geen onoverkomelijk knelpunt is, maar aandacht of inspanning is gewenst.
- Groen houdt in dat dit criterium geen belemmering vormt om een succes te worden in de markt, en actie van BOVAG op het desbetreffende criterium dus niet nodig is.

Onderbouwing van de keuzes in de matrix

Gasvormige brandstoffen ((bio-)CNG, (bio-)LNG, LPG)

Beschikbaarheid

LPG-vulpunten zijn, gerelateerd aan de grootte van het wagenpark, in voldoende mate voorhanden. Voor CNG ligt dat anders bij personenvoertuigen. Er is weliswaar landelijke dekking, maar BOVAG ziet hier toch nog witte vlekken op de kaart. De overheid ziet hier geen aanjagende rol voor zichzelf weggelegd, maar BOVAG denkt daar anders over (zie betrouwbaarheid). Het aantal tankstations voor LNG-voertuigen is in lijn met de hoeveelheid voertuigen op de weg, de keuze voor wat betreft geschikte zware voertuigen is echter beperkt.

Betaalbaarheid

De prijs van CNG is concurrerend met die van LPG, hier is geen actie op noodzakelijk.

Betrouwbaar overheidsbeleid

De meningen lopen uiteen in hoeverre CNG toekomstbestendig is. Groen gas is well-to-wheel CO₂-neutraal en volgens het SER Akkoord geldt een CNG-voertuig als CO₂-neutraal (zero-emission capable). NGO's wijzen erop dat er echter via de uitlaat nog altijd CO₂ wordt uitgestoten en zij benadrukken dat het verbranden van methaan minstens zo schadelijk is. Het PBL stelt daarentegen in een recente notitie dat groen gas ook na 2030 een nuttige rol kan vervullen als brandstof in relatie tot de reductie van broeikasgassen. Daarom pleit BOVAG voor duidelijkheid richting ondernemers die in CNG willen investeren, ook al is de business case voor groen gas op dit moment sluitend.

Biobrandstoffen

Beschikbaarheid

Huidige stand van zaken: Afgezien van de bijmenging in conventionele brandstoffen, zijn hogere blends biobrandstoffen nog niet in ruime mate voorhanden.

Betaalbaarheid

De prijs van biobrandstoffen aan de pomp is een belemmering voor de consument, omdat deze hoger ligt dan de traditionele premium-brandstoffen als V-Power en Ultimate.

Betrouwbaar overheidsbeleid

Het ontbreken van toekomstig biobrandstoffenbeleid (vanaf 2020) en marktperspectief maakt dat marktpartijen op dit moment niet of nauwelijks investeren in de productie van (geavanceerde) duurzame biobrandstoffen. Zo is er na 2020 nog geen bijmengpercentage bekend.

Elektra/Waterstof

Beschikbaarheid

Voor wat betreft batterij-elektrische voertuigen (BEV, PHEV) is er voor de consument voldoende keuze beschikbaar. Waterstofauto's laten op grote schaal nog op zich wachten, maar het is aan de markt om op dit punt te innoveren. Het lijkt een kwestie van tijd. Overheidssubsidies om de bouw van waterstofvulpunten aan te jagen zijn een welkome steun in de rug voor de pioniers, maar daarna mag de aanjaagfunctie van de overheid niet stoppen. Na realisatie (Capex) zijn ondernemers gebaat bij ondersteuning in de operationele fase (Opex): een hoge prijs aan de pomp schrikt klanten af. Bij het uitblijven van een langetermijn plan of een robuust fiscaal kader toegespitst op waterstof, bestaat het risico dat de gerealiseerde stations droog komen te staan.

Betaalbaarheid

Voor wat betreft de betaalbaarheid van elektrische voertuigen is het een gemiste kans dat het Ministerie van EZ niet meegaat in de redenering van FET-partijen voor een aanschafsubsidie van ex-lease BEV-PHEV voertuigen. Dit kan elektrisch rijden voor de niet-zakelijke rijder ook aantrekkelijk maken. Voor wat betreft de pomprijs van waterstof (openbaar) is nog te weinig ervaring.

Betrouwbaar overheidsbeleid

In Nederland zijn de externe veiligheidsregels vastgelegd in de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS-reeks). Waterstoftankstations zijn een flinke investering, het aantal stations is dan ook niet alleen vanwege de technologie te laag.



5. Lobbypunten bij de visie van BOVAG

BOVAG is inmiddels actief binnen verschillende (semi-overheids)gremia en platforms om namens zijn leden invloed uit te oefenen op regelgeving en het maatschappelijk speelveld. Denk hierbij aan SER-, NEN/PGS werkgroepen, het FET, H2NL (voorheen: Platforms Waterstof) en het Platform voor Duurzame Biobrandstoffen. De grondhouding die BOVAG namens zijn leden aanneemt, bevat in ieder geval de volgende ingrediënten:

Geen accijnsstijging

De totale opbrengsten uit accijns en andere belastingen op energiedragers voor wegverkeer (zoals energiebelasting) mogen niet stijgen.

Als binnen deze randvoorwaarde van budgetneutraliteit de ene brandstofsoort zwaarder wordt belast om een andere (duurzame(re)) te kunnen bevoordelen, dan moet er rekening worden gehouden met grenseffecten. Treden deze op, dan moeten ondernemers in de grensstreek daarvoor worden gecompenseerd. Om grenseffecten te vermijden, heeft het de overigens voorkeur om aanpassingen in accijnsdruk Europees geharmoniseerd vorm te geven.

Tankstationondernemers én tankende consumenten zijn gebaat bij langetermijnbeleid dat voorspelbaar en robuust is, zodat ondernemers hierop hun investeringsbeleid kunnen afstemmen.

Economisch realisme

Er moet over een termijn van tenminste tien jaar per duurzaam brandstofspoor een businesscase zijn voor ondernemers, waarbij BOVAG de toekomstbestendigheid van ieder brandstofspoor voor zijn leden beoordeelt. De overheid kan ondernemers niet met investeringsverplichtingen belasten die niet kunnen worden terugverdiend, maar lokt investeringsbereidheid uit en houdt rekening met voldoende terugverdientijd. Nederland benut de gehele transitieperiode tot 2050 en brengt het geduld op om de juiste dingen op het juiste moment te doen. De transitie kost immers (veel) geld. Dat betekent ook dat naar onze analyse tot 2030 bijmenging en inzet van high blend biobrandstoffen zeer gewenst zijn.

Marktsegmentatie

De markt bepaalt uiteindelijk het succes van duurzame brandstoffen, maar de markt is op verschillende manieren gesegmenteerd. Het is omwille van efficiency en effectiviteit zaak actief op marktsegmenten in te spelen, zoals beschreven in de matrix.

Integraliteit

De kosten en baten van de transitie naar 2050 beschouwt Nederland integraal. Het gaat zowel om de kosten en baten van het wagenpark en de infrastructuur die we (tijdelijk) opbouwen, als om de kosten en baten van het wagenpark en de infrastructuur die we afbouwen. Belangrijk hierbij is dat zowel de directe als de indirecte kosten worden beschouwd. Een voorbeeld: directe kosten voor het omschakelen op duurzame biobrandstoffen zijn de aanschaf van een geschikt voertuig, het geschikt maken van het tankstation en de kosten van raffinage van ethanol. Indirecte kosten zijn bijvoorbeeld het vrijmaken van extra landbouwareaal dat anders voor voedingsgewassen zou kunnen worden gebruikt. Bij LNG speelt iets soortgelijks: de import van LNG uit Noorwegen heeft een aantoonbaar lagere CO₂-uitstoot tot gevolg dan bij LNG uit Algerije.

Internationaal

Nederland analyseert de internationale ontwikkelingen en sluit daarop aan. Nederland stemt de eigen transitiestrategie omwille van robuustheid af met andere landen, onze buurlanden in het bijzonder. Nederland loopt internationaal alleen voorop, als er een verdienmodel en/of positieve businesscase is.

Europees

Nederland lobbyt actief voor strenge Europese CO₂ normen aan nieuwe auto's (bronbeleid). Streng zijn voor autofabrikanten leidt namelijk tot de efficiëntste manier van vergroenen. Nederland lobbyt voor een duidelijk Europees beleid dat de markt investeringsduidelijkheid biedt. Nederland lobbyt voor het snel invoeren van de verplichting dat benzinevoertuigen af-fabriek geschikt zijn voor hogere percentages biocomponent in benzine (E10>) en diesel (B7>), onder de voorwaarde dat tankstationondernemers niet worden verplicht om te investeren in brandstoffen als zij niet over de noodzakelijke tanks beschikken.

6. De actieagenda van BOVAG om de brandstofvisie te realiseren

BOVAG spant zich samen met zijn leden in om de doelen van de BOVAG-brede brandstofvisie in de praktijk te realiseren. De actiepunten worden in dit hoofdstuk opgesomd aan de hand van de 3 B's.

Beschikbaarheid:

- 1. BOVAG beïnvloedt wet- en regelgeving en normeringen (bodemvoorschriften, externe veiligheid, PGS, CEN/NEN/ISO-normen) om de investeringsdrempels voor ondernemers zo laag mogelijk te maken. Waar nodig, informeert BOVAG beslissers bij relevante instanties (denk niet alleen aan ministeries en lagere overheden, maar ook aan opstellers van pseudowetgeving zoals NEN, ISO, Veiligheidsregio's en Milieudiensten).**
2. BOVAG ondersteunt het realiseren van nieuwe vul- en laadpunten voor duurzame brandstoffen bij leden door middel van voorlichting aan ondernemers en overheden. De vereniging vervult een platformfunctie, brengt leden bij elkaar en deelt de best practices in haar netwerk.
3. Specifiek voor Elektra: Qua laadinfrastructuur kan het een knelpunt zijn dat 70% van de voertuigen parkeert in de openbare ruimte. Niet voor alle BEV/PHEV's zal dan ook een laadpaal beschikbaar zijn. Het is daarom van belang dat er wordt geïnvesteerd in andere manieren van laden (inductie) en in voldoende snellaadpunten. Hier kan een kans liggen voor tankstationondernemers, waarbij BOVAG een bijdrage van de overheid verwacht om op strategische punten snellaadpalen rendabel te krijgen.
4. Specifiek voor elektra: BOVAG zet in op de ontwikkeling van een merkoverstijgende accucheck om zijn leden (autodealers én onafhankelijke autobedrijven) ook in de toekomst hun moderne vakmanschap te kunnen laten uitvoeren. Deze accucheck stelt alle ondernemers in staat om naast nieuwverkoop ook de verkoop van *tweedehands* elektrische voertuigen met autoriteit ter hand te nemen. De accucheck waarborgt keuzevrijheid van de consument en garandeert een eerlijk speelveld. Om dit te realiseren zet BOVAG in op de ontwikkeling van een norm via NEN en CEN/ISO.
5. Voor wat betreft het betalingsverkeer dreigt een monopoliepositie via zogenaamde closed loop-transacties. Zo kunnen maatschappijen transacties van alternatieve brandstofleveranciers weigeren en omgekeerd kunnen de nieuwe leveranciers eisen dat hun kaartstelsel exclusief is. BOVAG dient te verkennen of hier oplossingen voor zijn, omdat voor consumenten open betaalsystemen en keuzevrijheid voorop moeten staan. Tevens zullen ondernemers minder snel met alternatieve aanbieders van brandstoffen in zee gaan als deze exclusiviteit via de betaalkaart afdwingen – dit komt de penetratiegraad van nieuwe brandstoffen niet ten goede.

Betaalbaarheid:

- 1. Met de juiste fiscale beleidsprikkel op brandstoffen- en voertuiggebied, krijgen alle duurzame oplossingsrichtingen de kans om tot volle wasdom te komen. Omwille van de positie van het kwetsbare ondernemerschap in de grensstreek, mag de overheid daarbij niet eenvoudigweg aan de accijnsknoppen te draaien. Dit beïnvloedt namelijk direct de concurrentiepositie van Nederlandse ondernemers ten opzichte van hun Belgische en Duitse collega's. Europese afstemming – tenminste met België en Duitsland – of compensatie voor getroffen tankstationhouders is noodzakelijk.**
- 2. De forse verlaging van de CO₂ uitstoot die de sector mobiliteit en transport richting 2050 moet bereiken geldt tank-to-wheel. Brandstoffen en energiedragers voor voertuigen die hierbij tank-to-wheel worden beschouwd als nulemissie zijn: elektriciteit, waterstof, vloeibare biobrandstoffen en groen gas (binnen onder andere het SER-akkoord en de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek). Hoewel er bij auto's op vloeibare biobrandstoffen en groen gas CO₂ uit de uitlaat komt (de zogenoemde 'tailpipe emissie' is niet nul), tellen ze vanwege het klimaatneutrale karakter (well-to-wheel) van de gebruikte brandstof dus tank-to-wheel als nulemissie voor de CO₂ reductiedoelen. BOVAG zou dat perspectief graag betrekken bij robuustere fiscalisering op brandstofniveau. Wordt het klimaatvriendelijke karakter van groengas, waterstof en biobrandstoffen verwerkt in een gunstigere brandstofaccijns, dan kan dit de afzet van nieuwe brandstoffen een belangrijke impuls geven. Aan de ene kant daalt zodoende de TCO (total cost of ownership) van een voertuig op een alternatieve brandstof, terwijl een gunstiger accijnsregime tegelijkertijd voor berijders van een geschikt benzine-, diesel- en gasvoertuig een prikkel kan zijn om te kiezen voor de groene variant in plaats van de grijze: bio-ethanol in plaats van benzine, biodiesel in plaats van diesel en groen gas in plaats van grijs methaangas.**
- 3. Subsidies kunnen innovatieve ondernemers het laatste zetje geven om hun business case rendabel te maken, juist als het om startinvesteringen gaat. BOVAG verstrekt zijn leden informatie over lokale, regionale, landelijke en Europese subsidieregelingen en cofinancieringsregelingen en brengt leden en financiers samen om zo een ideaal investeringsklimaat te bewerkstelligen. BOVAG ontwikkelt hiertoe om te beginnen een kennisplatform waar actueel subsidienieuws voor leden wordt aangeboden. Wél is het van belang dat de overheid bij subsidieprogramma's duidelijkheid geeft voor de langere termijn. Het probleem zit meestal namelijk niet in de startinvestering (Capex), maar in de operationele kosten na de startinvestering (Opex); anders loopt Nederland het risico dat locaties die mede met subsidie van de grond zijn gekomen, alsnog de activiteiten moeten staken vanwege de hoge operationele kosten. Dat geldt voor alle nieuwe brandstoffen met een niet-rendabele top.**

Betrouwbaarheid:

- 1. Fiscale schommelingen en keuzes op de korte termijn zijn fnuikend voor het investeringsbeleid van ondernemers en prikkelen consumenten niet om een voertuig op een duurzame brandstofvariant aan te schaffen. De autofiscaliteit zou voorts moeten bevorderen dat auto's op alternatieve brandstoffen in Nederland blijven, zoals voor elektrisch vervoer bijvoorbeeld wordt bepleit in de Motie Groot. Deze motie roept de overheid op om een plan te maken waarmee de doorstroming van (semi-)elektrische auto's van de zakelijke naar de particuliere markt zo soepel mogelijk verloopt.**
- 2. BOVAG gelooft in bronmaatregelen en lobbyt actief voor strenge en duidelijke CO₂-normen voor personenvoertuigen en bestelauto's op weg naar 2035. In 2016 heeft BOVAG met ANWB, Natuur & Milieu en het Ministerie van I&M onderhandeld over een Nederlands standpunt (70 g/km in 2025 en 35 g/km in 2030) dat ingebracht is in Europa. Nu is het zaak om de ontwikkelingen rond het Europese kader nauwlettend in de gaten te houden en waar mogelijk te beïnvloeden.**

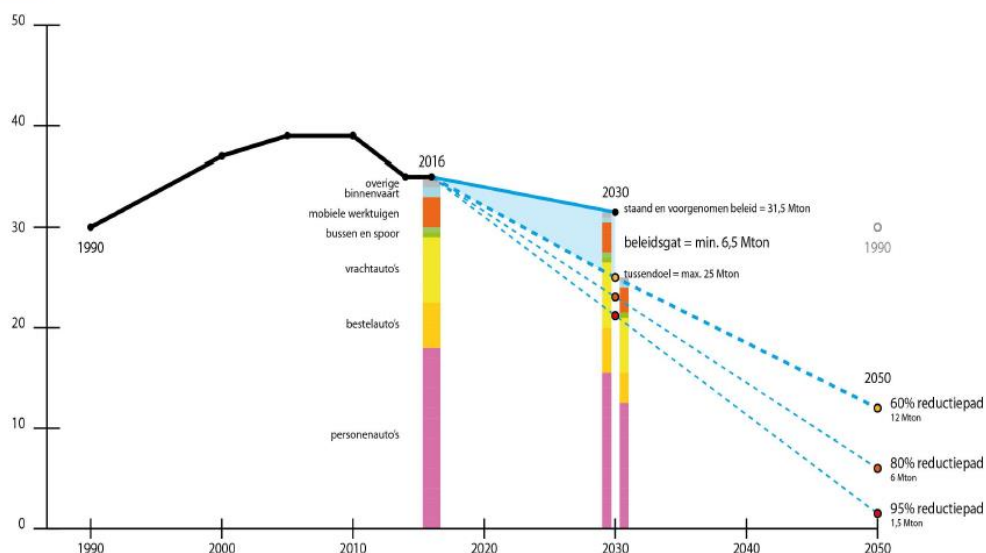
3. Specifiek voor biobrandstoffen: I&M stelt een verhoging van de jaarverplichting in 2020 van 10% naar 16,4% voor. Deze verhoging is noodzakelijk om voldoende bijdrage van de sector Transport zeker te stellen voor het bereiken van de algemene 14% doelstelling hernieuwbare energie in eindgebruik in 2020. BOVAG vraagt van de overheid om het pad naar meer bijmenging ook ná 2020 robuust en in overleg met de branche vast te stellen, zodat ondernemers in de tankstationbranche én voertuigproducenten op tijd kunnen reageren. Daarnaast wijst BOVAG erop dat er ook voor de high-blends robuust beleid ontwikkeld moet worden in overleg met het Platform Duurzame Biobrandstoffen.
4. Specifiek voor waterstof: Voor waterstoftankstations is inmiddels een technische veiligheidsnorm beschikbaar met de PGS 35. Voor garages bestaan echter nog geen veiligheidsvoorschriften. BOVAG pleit voor opname van deze regels in PGS 26 (stalling en onderhoud van LNG- en CNG-voertuigen) of voor een eigen PGS, zodat de opmars van waterstof niet stopt bij het voorterrein van het autobedrijf.
5. Specifiek voor waterstof: Voor niet-openbare vulpunten geldt een MIA/VAMIL aftrek, voor openbare vulpunten niet. BOVAG vraagt de overheid om deze weeffout te herstellen. Daarnaast is meer transparantie en ondersteuning nodig in Europese aanbestedingsprocedures, want daar ontbreekt het nu aan. Het waterstofplatform H2NL zou duidelijkheid moeten bieden over de regels en voorschriften die gelden voor inschrijving bij subsidierondes.

Bijlage: wettelijk kader

De uitstoot van CO₂ draagt voor een belangrijk deel bij aan klimaatverandering. Daarom is in de EU en in het Nederlandse **SER Energieakkoord** onder meer afgesproken om de CO₂ uitstoot van mobiliteit en transport richting 2050 fors te verlagen. BOVAG omarmt als ondertekenaar van het SER Akkoord de ambitie dat in 2050 de broeikasgasemissie van de mobiliteit- en transportsector met minimaal 60 procent is gereduceerd ten opzichte van 1990. Via een ingroeimodel met tussendoelen zijn vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's in staat om CO₂-emissievrij te rijden; in 2050 geldt dit voor alle personenauto's.

Voor wat betreft de reductie van CO₂-uitstoot zou het **Klimaatakkoord van Parijs (COP 21)** uit 2015 tot gevolg kunnen hebben dat de doelen uit het Nederlandse SER Akkoord eerder zouden moeten worden gerealiseerd. Door het verdrag van Parijs zijn de energiedoelen namelijk verhoogd van 60% (Nederlands SER Energieakkoord) naar 80% tot 95% CO₂ reductie in 2050 t.o.v. 1990, zonder dat er sectorale doelen zijn afgesproken. Op dit moment is nog niet duidelijk² hoe 'Parijs' gehaald moet worden en evenmin is het effect op de sector verkeer en vervoer bekend. Daarom blijft tot die duidelijkheid er is voor BOVAG 2035 als stip op de horizon staan. In een grafiek ziet de klimaatopgave qua CO₂ er als volgt uit (bron: I&M, juni 2017):

3 EXTRA OPGAVE BIJ TRANSITIEPAD MOBILITEIT NAAR -80% EN -95%



Naast de uitstoot van broeikasgassen is er bij motorvoertuigen ook sprake van uitstoot die schadelijk is voor de leefomgeving, zoals stikstof (NO_x), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}). Gezondheid is in de afgelopen jaren nadrukkelijk op de agenda gezet door lokale overheden en NGO's. BOVAG ziet dat het verkeer uiteindelijk niet alleen zuinig moet zijn (CO₂ neutraal) maar ook schoon. De brandstoffen van de toekomst moeten hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Verschillende Europese Richtlijnen, waaronder de **Richtlijn Luchtkwaliteit** en de **NEC Richtlijn** bepalen uiteindelijk dat de uitstoot van NO_x, SO₂ en PM beperkt moeten worden. Nederland heeft deze regels verankerd in de Wet Milieubeheer en twee verbeterprogramma's: de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)³ voor NO_x-en en het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL)⁴ voor PM₁₀ en NO_x.

² Een PBL-beleidsstudie naar de implementatie van Parijs COP21 uit 2016 spreekt nog altijd over 2035.

³ De PAS heeft met name betrekking op industrie en landbouw, indirect wordt verkeer genoemd.

⁴ Het NSL heeft direct betrekking op reductie van NO_x en PM door het verkeer.