



Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Aan de Vaste Kamercommissies Financiën, IenW en EZK  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Datum: 16 November 2018

Onderwerp: Inbreng schriftelijk overleg: Kabinetsreactie op het rapport 'Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen' (20 november)

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij roepen RAI Vereniging en BOVAG u dringend op de LNG-accijnsteruggaafregeling per 1 januari alsnog voort te laten zetten. Wij hopen dat u hierover vragen zult stellen in het schriftelijk overleg over Kabinetsreactie op het Ecorysrapport 'Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen' met als deadline 20 november. CDA en VVD hebben hierover eerder al kritische vragen gesteld.

Uit de formulering van de opdrachtverstrekking\* van het ministerie van Financiën aan Ecorys hebben ondernemers het vertrouwen geput dat LNG-stimulering voortgezet zou worden als deze positieve milieu- en klimateffecten zou hebben. De enige vraag zou dan nog zijn op welke manier. De huidige accijnsteruggaafregeling kwam in het onderzoek om meerdere redenen overduidelijk als beste uit de bus, in plaats van een eventuele subsidieregeling. LNG levert een belangrijke bijdrage aan de CO<sub>2</sub>-opgave, zoals ook de klimaattafel beaamt. Kortom: alle seinen stonden op groen voor voortzetting.

- Welke reden, anders dan het enkele feit de regeling ooit als tijdelijk in het leven is geroepen, kan de staatssecretaris opvoeren om op deze korte termijn te stoppen met dit succesvolle beleid?

De accijnsteruggaafregeling is in 2014 ingevoerd om LNG te stimuleren, als schone en zuinige brandstof voor stillere trucks, omdat de alternatieven, batterij-elektrisch en waterstof, voor zwaar bedrijfsvervoer nog niet in voldoende ruime mate beschikbaar waren (en zijn). Na een aanvankelijk wat trage start had de regeling daadwerkelijk tot gevolg dat transportbedrijven de overstap maakten naar LNG. Ook mét teruggaafregeling is dat duurder, maar milieubewuste ondernemingen kozen er desondanks bewust voor. Het nu stopzetten van de LNG accijnscompensatie kan tot gevolg hebben dat de ontwikkeling van LNG in Nederland stopt en dat een van de belangrijkste opties om daadwerkelijk de CO<sub>2</sub> -uitstoot in de transportsector te verminderen abrupt verdwijnt.



Ecorys steunt onze zienswijze en adviseert expliciet de accijnscompensatie nog een paar jaar voort te zetten. Het nu stoppen van de LNG accijnscompensatie zal veel ondernemers weerhouden duurzaam te investeren in LNG en zal de weg naar bio-LNG nagenoeg volledig stilleggen.

Ook ondermijnt dit het vertrouwen van transportondernemers in een serieus toekomstig klimaatakkoord aanzienlijk en daarmee het draagvlak.

- Is de staatssecretaris het eens met onze overtuiging dat koplopers niet bestraft zouden moeten worden, al was het maar vanwege vertrouwen in klimaatbeleid en stimuleringsmaatregelen in het algemeen?

Het nu al staken van de regeling, terwijl LNG een belangrijke transitiebrandstof is in het behalen van de klimaatdoelen, is niet uit te leggen en geeft bovendien onacceptabele onzekerheid in de markt. LNG is dé transitiebrandstof naar bio-LNG. De route naar bio-LNG (uit mest) is voor de Nederlandse transportsector erg belangrijk, omdat er voorlopig (5-10 jaar) nauwelijks andere manieren zijn om in het zwaardere transport daadwerkelijk CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren.

Natuurlijk komen onze vrachtwagenfabrikanten met elektrische vrachtwagens op de markt, maar deze kunnen vooral in de stadsdistributie worden ingezet. Nationaal en/of internationaal transport met elektrische vrachtwagens is vooralsnog geen reële optie vanwege de zeer hoge kosten.

- Deelt de staatssecretaris onze visie dat bio-LNG als transitiebrandstof essentieel is bij het behalen van de klimaatdoelen?
- Zo ja, hoe voorkomt het kabinet dat LNG uit het aanbod verdwijnt en transportbedrijven noodgedwongen moeten kiezen voor fossiele brandstoffen?

Het kabinet stelt in de eerdergenoemde Kamerbrief dat het al dan niet stimuleren van LNG thuishoort in de uitwerking van het Klimaatakkoord, maar lijkt de regeling desondanks alvast per 1 januari te willen beëindigen. Daarmee spant het kabinet wat BOVAG en RAI Vereniging betreft het paard achter de wagen. Het betekent namelijk dat het kabinet daarmee de facto de teruggaveregelings afschaft, om het vervolgens aan de Klimaattafels over te laten hoe dit besluit gerepareerd zou kunnen worden. Als de staatssecretaris de regeling nu werkelijk beëindigt zal een – eventuele – reparatie per definitie na 1 januari 2019 plaatsvinden het kabinet en het ministerie van Financiën hebben hun handen er dan alvast van afgetrokken, wat het overleg fors bemoeilijkt.

- Is de staatssecretaris bereid de LNG accijnsteruggaaf op zijn minst voort te zetten totdat het Klimaatakkoord is toegezonden aan de Kamer en duidelijk is welke rol LNG speelt in het behalen van de Klimaatdoelstellingen?



Voor uw informatie hebben wij het bewuste Ecorys rapport over LNG bijgesloten. Ook treft u de brief aan die het LNG platform recent naar staatssecretaris Snel en aan u heeft gestuurd.

Met vriendelijke groet,  
Namens Stichting BOVAG-RAI

Steven van Eijck  
algemeen voorzitter RAI Vereniging

Bertho Eckhardt  
algemeen voorzitter BOVAG

**\*Uit het Ecorys rapport:**

In de Autobrief 2.0 is opgenomen dat de regeling in 2018 zal worden geëvalueerd. Het Ministerie van Financiën heeft in dit kader aan Ecorys gevraagd de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling te evalueren met inachtneming van de volgende hoofdvragen:

1. In hoeverre draagt de teruggaafregeling op een doeltreffende en doelmatige wijze bij aan positieve milieueffecten?
2. Voor zover positieve milieueffecten bestaan, is een fiscale regeling in de vorm van een teruggaafregeling van accijns het meest geëigende instrument om de gestelde doelen te bereiken of zou een subsidieregeling een alternatief kunnen zijn?