Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Directie Internationale Zaken en Verbruiksbelastingen

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Inlichtingen
www.minfin.nl

Ons kenmerk
2018-0000216065

Uw brief (kenmerk)

Datum	13 december 2018
Betreft	Antwoorden LNG-vragen SO Wet uitwerking Autobrief II er SO evaluatie teruggaafregeling LNG

Geachte Voorzitter,

Hierbij bied ik u mijn reactie aan op de vragen en opmerkingen van de fracties in het kader van het schriftelijk overleg van de vaste commissie voor Financiën volgend uit de tussentijdse evaluatie van de Wet uitwerking Autobrief II (alleen wat betreft de vragen en opmerkingen inzake de teruggaafregeling voor LNG in de accijnzen)[1] en de evaluatie van de teruggaafregeling LNG in de accijnzen.[2]

Hoogachtend,

De Staatssecretaris van Financiën,

Menno Snel

[1] Kamerstukken II 2018/2019 32800, nr. 44.
[2] Kamerstukken II 2018/2019 32800, nr. 45.

Antwoorden naar aanleiding van schriftelijk overleg over de brieven van 5 juli en 19 oktober 2018 inzake de tussentijdse Evaluatie van de Wet uitwerking Autobrief II en inzake de problematiek rondom de BPM en parallelimport van gebruikte auto's (alleen voor wat betreft de vragen over de teruggaafregeling voor LNG in de accijnzen) alsmede antwoorden naar aanleiding van schriftelijk overleg over de brief van 19 oktober 2018 met de kabinetsreactie op het rapport 'Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen'.

Directie Internationale Zaken en Verbruiksbelastingen

Ons kenmerk
2018-0000216065

Inleiding

De leden van de fracties van de VVD en het CDA hebben nadere vragen en opmerkingen over de teruggaafregeling voor LNG in de accijnzen naar aanleiding van mijn brieven van 5 juli en 19 oktober 2018.
De leden van de fracties van de VVD, D66, de PvdA en de SGP hebben nadere vragen en opmerkingen over de kabinetsreactie op het rapport 'Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen' naar aanleiding van mijn brief van 19 oktober 2018.
Hierna reageer ik eerst op de vragen over mijn eerstgenoemde brieven en daarna op de vragen over laatstgenoemde brief.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van de VVD en het CDA wat betreft de teruggaafregeling voor LNG in de accijns naar aanleiding van mijn brieven van 5 juli en 19 oktober 2018

De leden van de fracties van de VVD en het CDA vragen waarom de teruggaafregeling in de accijns voor LNG niet wordt verlengd gezien onder meer de positieve milieu- en klimaateffecten bij gebruik van LNG. De leden van de fractie van de VVD vragen voorts waarom is besloten de bevindingen uit het evaluatierapport te overrulen en waarom wordt gesproken van een relatief beperkt positief milieueffect. De leden van de fractie van het CDA vragen wat de gevolgen van het beëindigen van de teruggaafregeling betekenen voor de huidige LNG-voertuigen, voor toekomstige investeringen in LNG-voertuigen en voor het gebruik van bio-LNG. Ook vragen deze leden waarom er niet voor is gekozen de teruggaafregeling te verlengen tot het moment van inwerkingtreding van maatregelen uit het Klimaatakkoord.

Ten opzichte van Euro VI dieseltrucks hebben LNG-trucks een lagere uitstoot van CO_2, stikstofoxiden en fijnstof. Ook produceren LNG-motoren minder geluid. In die zin is er sprake van positieve milieu- en klimaateffecten. De milieu- en klimaatwinst is echter relatief beperkt. De CO_2-uitstoot van LNG is ongeveer 10 procent lager. De uitstoot van stikstofoxiden is bij een LNG-motor 0,6 gram per kilometer en bij een Euro VI dieselmotor 0,7 gram per kilometer. De meeste winst zit in een lagere uitstoot van fijnstof en in het mindere geluid van een LNG-motor. In het evaluatierapport worden de milieubaten van het gebruik van LNG afgezet tegen de kosten van de teruggaafregeling. Bij gebruik van fossiel LNG wegen de kosten van de teruggaafregeling, zeker als rekening wordt gehouden met de derving van het verschil tussen de dieselaccijns en LNG-accijns, niet op tegen de milieubaten. De directe kosten van de teruggaafregeling zijn 11.000 euro over de levensduur van een truck en de accijnsderving is ongeveer 50.000 euro. De milieubaten liggen tussen de 5.380 en 23.230 euro afhankelijk van de CO_2-prijs waarmee wordt gerekend. Daarom heeft het kabinet besloten de huidige teruggaafregeling niet te verlengen. Bij bio-LNG vallen de milieubaten significant hoger uit. Het Rijk (EZK & IenW) heeft voor het ontwikkelen van bio-LNG dit jaar een convenant afgesloten met de sector. De inzet van bio-LNG is belangrijk om de doelen van het Klimaatakkoord te halen. Wat betreft het stimuleren van de

ontwikkeling van bio-LNG is het kabinet van mening dat dit moet worden bezien bij de uitwerking van het Klimaatakkoord. Volgens het rapport van Ecorys is het ontwikkelen of aanpassen van overheidsinstrumenten om de productie van biogas en bio-LNG te verhogen noodzakelijk om aan de potentiële toekomstige vraag naar bio-LNG te kunnen gaan voldoen. Volgens het position paper van het LNG Platform uit juni 2018 zou in 2021 10% van het gebruikte LNG bio-LNG kunnen zijn. Vervolgens zou daar elke vijf jaar 10% bij kunnen komen zodat uiteindelijk in 2066 100% bio-LNG kan worden gebruikt. Maar gebruik door ondernemers van bio-LNG voor het vrachtvervoer vraagt volgens dit position paper onder andere om langdurige privileges voor verruimde venstertijden en een langdurende CO_2-gerelateerde accijns. Het kabinet is echter wegens de te verwachten negatieve grenseffecten niet voornemens een dergelijk accijnssysteem te introduceren als dit niet ook in andere EU-lidstaten gebeurt. Een voorstel hiertoe van de Europese Commissie is in 2015 na vier jaar onderhandelen weer ingetrokken wegens grote weerstand van veel lidstaten.
Het kabinet heeft er niet voor gekozen de huidige teruggaafregeling met een of meer jaren te verlengen tot de inwerkingtreding van maatregelen uit het Klimaatakkoord. Daarbij is blijkens de evaluatie ook zonder teruggaafregeling een LNG-truck, die wordt gekocht in de jaren 2019 tot 2022, na gemiddeld 5,7 jaar voordeliger dan een Euro VI dieseltruck. Dit is binnen de door de branche gehanteerde afschrijvingstermijn van 7 jaar. Het kabinet is van mening dat ondernemers daarom ook zonder teruggaafregeling een gezonde businesscase hebben. Voor ondernemers die veel in binnensteden komen is het gebruik van een LNG-truck ook te prefereren wegens het lagere geluid. Op basis van de evaluatie verwacht het kabinet niet dat LNG-trucks massaal zullen worden verkocht aan ondernemers in onze buurlanden. Blijkens het evaluatierapport bestaat daar nog nauwelijks een LNG-infrastructuur. In Duitsland was in 2017 één LNG-tankstation. Tot 2025 zouden er zes tot tien moeten bijkomen. In Vlaanderen zijn nu twee LNG-tankstations, terwijl er tot 2025 vier extra zijn gepland. In de ons omringende landen worden concrete stappen gezet om naar 2025 toe een landendekkend LNG-netwerk te realiseren, mede op basis van de AVID-richtlijn.

Vragen en opmerkingen van de leden van diverse fracties wat betreft de kabinetsreactie op het rapport 'Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen' naar aanleiding van mijn brief van 19 oktober 2018.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de fractie van de VVD vragen waarom de geluidswinst niet is meegenomen in de evaluatie, waarom er geen maatschappelijke kosten-batenanalyse is gemaakt en op basis van welke argumenten het een betrouwbaar onderzoek is.
Een kwantificering van geluidsvoordelen is lastig omdat het aantal mensen dat voordelen ondervindt van verminderde geluidsemissie moeilijk valt te kwantificeren. Dit hangt bijvoorbeeld af van de plek waar de LNG-trucks rijden. Daarom is de geluidswinst niet meegenomen in de kosteneffectiviteitsanalyse. Niettemin gaat het rapport op verschillende plekken in op de geluidswinst. In tabel 3.1 op pagina 20 van het evaluatierapport wordt het verschil in dBA tussen een dieseltruck en een LNG-truck weergegeven. Hierbij wordt aangegeven dat LNG-trucks stiller zijn. De trucks worden daarom op dit moment ook ingezet in de stad voor supermarkt-distributie. Dit draagt bij aan betere luchtkwaliteit en, vanwege de geluidsreductie, aan een betere doorstroming in de stad omdat deze wagens buiten de venstertijden kunnen bevoorraden. In het kader op pagina 24

wordt daarnaast voor het potentiële geluidsvoordeel een inschatting gemaakt indien LNG op grote schaal zou worden geïntroduceerd in het vrachtvervoer. Indien alle trucks die actief zijn in de stadsranddistributie op LNG zouden rijden (dit zijn er 8.000) dan zou dit ongeveer € 2,8 miljoen euro aan voordeel opleveren. 8.000 LNG-trucks is op de korte/middellange termijn echter geen realistisch aantal. Daar komt bij dat volgens een recente studie van McKinsey een groei van elektrisch transport voor het stedelijk gebied richting 2030 waarschijnlijk is, doordat bedrijven en overheden afspraken maken over het instellen van zero-emissie zones. Transport buiten de steden levert minder geluidsvoordeel op omdat hier minder mensen wonen.
De evaluatie bevat een kosteneffectiviteitsanalyse waarin de directe kosten van de regeling afgezet worden tegen de milieubaten. De indirecte maatschappelijke kosten en baten zijn kwalitatief beschreven en waar mogelijk kwantitatief. Het kabinet is van mening dat het rapport daarmee voldoende informatie geeft om de regeling te beoordelen.

Ook vragen deze leden hoeveel van het geraamde budget daadwerkelijk is gebruikt. In onderstaande tabel is per jaar het geraamde budget en de realisatie opgenomen.

Jaar	Geraamd		Gerealiseerd	
2014	€	1.000.000	€	389.855
2015	€	2.000.000	€	609.604
2016	€	3.000.000	€	1.153.047
2017	€	4.000.000	€	1.283.973
2018	€	5.000.000		Nog niet beschikbaar

Voorts vragen deze leden waarom het besluit om de regeling niet te verlengen niet is meegenomen in de behandeling van het Belastingplan 2019, zeker daar het budgettaire consequenties heeft.
De teruggaafregeling is een tijdelijke regeling, die geldt voor een periode van vijf jaar. De regeling loopt via een horizonbepaling in artikel 71i van de Wet op de accijns af op 31 december 2018. Regelgeving in het Belastingplan 2019 is daarom niet nodig. Er is geen budget beschikbaar voor de periode na 2018.

Ook vragen deze leden of ik hun mening deel dat externe factoren niet beïnvloed kunnen worden door de sector en of ik het verdedigbaar vind de regeling te schrappen terwijl de randvoorwaarden nog onvoldoende zijn ingevuld. Voorts vragen deze leden of ik hun mening deel dat het best tegemoetkomende alternatief moet worden gestimuleerd zolang er geen alternatieven als elektrische trucks beschikbaar zijn. Voorts vragen deze leden welke regelingen er momenteel zijn voor een duurzamer wagenpark en of het uitlegbaar is waarom een regeling wordt stopgezet op basis van een evaluatie waarin niet alle onderdelen zijn meegewogen.
Bij de totstandkoming van de teruggaafregeling heeft de sector aangegeven dat een periode van vijf jaar voldoende zou zijn om LNG tot ontwikkeling te brengen. Dat de ontwikkeling wat langzamer is verlopen dan aanvankelijk ingeschat kan weliswaar deels te wijten zijn aan externe factoren maar dat is geen reden de huidige regeling te verlengen. Ook zonder de teruggaafregeling is de accijns op LNG lager dan de accijns op diesel. Over de levensduur van een truck wordt ongeveer € 50.000 minder accijns betaald voor een LNG-truck dan voor een

dieseltruck. Daarnaast kan voor een LNG-truck aanspraak gemaakt worden op de Milieu Investeringsaftrek. Ondernemers in Gelderland kunnen een subsidie van € 8.000 aanvragen bij aanschaf van een LNG-truck.
In het rapport wordt aangegeven dat de ontwikkelingen op het gebied van zero-emissie trucks voor binnenstedelijk verkeer snel gaan. Het is juist dat een LNG-truck een lagere CO_2-uitstoot heeft en minder geluid maakt dan een dieseltruck. De milieubaten zijn echter lager in verhouding tot de kosten. LNG is immers ook een fossiele brandstof net zoals diesel.

Tot slot vragen deze leden welke mogelijkheden er zijn de regeling te verlengen, wat de kosten hiervan zijn en of is overwogen met de sector naar een mogelijkheid te zoeken dit betaalbaar te maken. Via een horizonbepaling in het betreffende wetsartikel eindigt de regeling op 31 december 2018. Het opnieuw invoeren van de regeling, bijvoorbeeld met ingang van 1 januari 2020 via het Belastingplan 2020 ligt niet voor de hand gezien de uitkomsten van de evaluatie. Verlenging van de huidige regeling met vier jaar zou naar verwachting € 26 miljoen kosten. De suggestie vanuit de sector om de regeling te verlengen was om hiervoor het geld te gebruiken dat was bespaard in de jaren 2014 tot en met 2018. Dit is echter geen deugdelijke dekking voor verlenging van de regeling. Voor de benodigde doorstart naar bio-LNG wordt op dit moment vanuit IenW met de sector overlegd over een andere compensatieregeling.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de fractie van D66 vragen of de kosten van de teruggaafregeling gerechtvaardigd zijn, in acht nemend dat de kosten niet opwegen tegen de baten. Omdat de milieubaten van het gebruik van fossiel LNG niet opwegen tegen de kosten van de teruggaafregeling, zeker als rekening wordt gehouden met derving van het verschil tussen de dieselaccijns en LNG accijns, heeft het kabinet besloten de teruggaafregeling in de accijns niet te verlengen. Het stimuleren van bio-LNG, wat betere milieubaten kent, wordt overwogen binnen het Klimaatakkoord.

Deze leden vragen ook hoe de accijnsteruggaaf in de afgelopen jaren bio-LNG heeft gestimuleerd en of de productie van bio-LNG ook kan worden gestimuleerd zonder het fiscaal stimuleren van LNG. Ook vragen deze leden hoe Nederland in Europees perspectief de ontwikkeling van de bio-LNG markt kan stimuleren en of daar ook andere middelen voor nodig zijn dan een fiscale stimulans.
Het Rijk heeft voor het doorgroeipad naar bio-LNG in 2018 een convenant afgesloten. De uitwerking van dit pad wordt mede bezien bij de uitwerking van het Klimaatakkoord.

Voorts vragen deze leden wat de verwachte stijging van het aantal LNG-trucks is als de regeling wordt verlengd tot 2022.
Los van het feit dat de regeling via een horizonbepaling in het betreffende wetsartikel eindigt op 31 december 2018 en in het Belastingplan 2019 niet is voorzien in verlenging, zou eventuele verlenging tot 2022 volgens een inschatting van het LNG Platform kunnen leiden tot een toename van circa 800 LNG trucks.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom er niet voor is gekozen de regeling te verlengen, bijvoorbeeld met één jaar in afwachting van de

klimaattafels, en waarom ervoor is gekozen de regeling af te schaffen zonder alternatieven te bieden.
Zoals het kabinet heeft geantwoord op de eerdere vragen van de leden van de fracties van de VVD en het CDA worden in het evaluatierapport de milieubaten van het gebruik van LNG afgezet tegen de kosten van de teruggaafregeling. Bij gebruik van fossiel LNG wegen de kosten van de teruggaafregeling, zeker als rekening wordt gehouden met de derving van het verschil tussen de dieselaccijns en LNG-accijns, niet op tegen de milieubaten. De directe kosten van de teruggaafregeling zijn 11.000 euro over de levensduur van een truck en de accijnsderving is ongeveer 50.000 euro. De milieubaten liggen volgens de evaluatie van Ecorys tussen de 5.380 en 23.230 euro afhankelijk van de CO_2-prijs waarmee wordt gerekend. Daarom heeft het kabinet besloten de teruggaafregeling niet te verlengen. Daarbij is blijkens de evaluatie ook zonder teruggaafregeling een LNG-truck, die wordt gekocht in de jaren 2019 tot 2022, na gemiddeld 5,7 jaar voordeliger dan een Euro VI dieseltruck. Dit is binnen de door de branche gehanteerde afschrijvingstermijn van 7 jaar. Het kabinet is van mening dat ondernemers daarom ook zonder teruggaafregeling een positieve businesscase hebben. Stimulering van bio-LNG wordt bezien in het kader van het Klimaatakkoord mede gezien het tussen het Rijk en de sector afgesloten convenant.

Voorts vragen deze leden hoe ik de toekomst van schoon vrachtverkeer zie en of ik erin geïnteresseerd ben om de sector in afwachting van echt duurzame technologieën zo schoon mogelijk te maken. Ook vragen deze leden hoe het aantal LNG-tankstations zich zal ontwikkelen en of in omringende landen subsidieregelingen ook zo plots stil worden gelegd.
Vanzelfsprekend ben ik voorstander van schoon vrachtverkeer. Alleen niet tegen elke prijs. Zoals ik hiervoor heb aangegeven is rijden op fossiel LNG ook zonder teruggaafregeling na gemiddeld 5,7 jaar voordeliger dan rijden op diesel met een Euro VI dieseltruck. LNG-tankstations kunnen voldoende bestaansrecht hebben als ondernemers kiezen voor LNG-trucks. In omringende landen (Duitsland en België) zijn begunstigende regelingen voor LNG voor een vaste periode van tien jaar met de sector afgesproken. In elk geval is de teruggaafregeling voor LNG niet plots stilgelegd. Bij de totstandkoming van de huidige regeling heeft het LNG Platform aangegeven dat een periode van vijf jaar voldoende zou zijn om het gebruik van LNG te stimuleren. Deze periode van vijf jaar is via een horizonbepaling opgenomen in het betreffende wetsartikel. Ondernemers wisten dus al vanaf het begin van de regeling dat deze na vijf jaar zou eindigen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SGP

De leden van de fractie van de SGP vragen wat de reden is om te stoppen met de teruggaafregeling en of België en Duitsland plannen hebben hun regelingen af te schaffen. Ook vragen deze leden waarom Nederland vanuit de Europese Unie de plicht heeft LNG laadpunten aan te bieden voor een brandstof met, blijkens de kabinetsreactie, weinig milieueffecten. Voorts vragen zij wat de consequenties zijn als Nederland onder het minimum verplichte aantal laadpunten komt.
Voor de reden om te stoppen met de huidige teruggaafregeling verwijs ik naar de kabinetsreactie en de antwoorden op de vragen van de leden van de VVD, het CDA, D66 en de PvdA. Voor zover bekend hebben onze buurlanden geen plannen hun regelingen af te schaffen. Deze zijn in de omringende landen voor een langdurige periode vastgezet. Dat Nederland moet zorgen voor een landendekkend netwerk van LNG vulpunten is vanuit Europees perspectief een

vereiste (AVID-richtlijn). Zoals eerder aangegeven loopt Nederland ver voor op andere EU lidstaten met de uitrol van LNG laadpunten, aangezien Nederland op dit moment een landendekkend netwerk heeft. In onze omringende landen vindt nu een verdere uitrol voor een landendekkend netwerk plaats.

Voorts vragen deze leden of ik hun mening deel dat alternatieven nodig zijn om van daaruit verder te ontwikkelen en dat pioniers extra stimulans verdienen. Ook vragen zij of het juist is dat LNG nog steeds de meest milieuvriendelijke optie is. Verder vragen zij naar de gevolgen van het feit dat de overheid het beleid zo makkelijk lijkt aan te passen.
Het kabinet is geen tegenstander van het ontwikkelen van alternatieven, echter niet tegen elke prijs. Ondernemingen die zijn overgestapt op LNG-trucks hebben tot vijf jaar lang kunnen profiteren van een lagere accijns. Blijkens de evaluatie is echter ook zonder teruggaafregeling een LNG-truck, die wordt gekocht in de jaren 2019 tot 2022, na gemiddeld 5,7 jaar voordeliger dan een Euro VI dieseltruck. Dit is binnen de door de branche gehanteerde afschrijvingstermijn van 7 jaar. Het kabinet is van mening dat ondernemers daarom ook zonder teruggaafregeling een positieve businesscase hebben. Daarbij blijven diverse begunstigende regelingen bestaan voor aanschaf van LNG-trucks. Hiervoor verwijs ik naar eerdere antwoorden. Vanaf de start van de teruggaafregeling was het duidelijk dat deze beperkt was tot een periode van vijf jaar.

Tot slot vragen deze leden hoe wordt voorkomen dat reeds gekochte LNG-trucks naar het buitenland worden geëxporteerd en waarom de teruggaafregeling niet wordt voortgezet tot het klimaatakkoord er ligt.
Het kabinet kan niet voorkomen dat LNG-trucks naar andere landen worden geëxporteerd, maar verwacht dat dit niet op korte termijn zal gebeuren gezien de beperkte LNG infrastructuur in de meeste andere landen en het feit dat ondernemers ook zonder teruggaafregeling een positieve businesscase kunnen hebben met een LNG-truck.