

Vergaderjaar 2020–2021

30 196

Duurzame ontwikkeling en beleid

Nr. 751

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 maart 2021

Via deze brief wil ik reageren op het verzoek van de commissie IenW om een reactie op het Orangegas position paper.

Ik heb het position paper van Orangegas met veel interesse gelezen, waarbij ik opmerk dat de eerste aanbevelingen veelal fiscaal van aard waren. Ik zal deze dan ook onder de aandacht brengen van de Staatssecretaris van Financiën.

Het huidige fiscale klimaat voor CNG voertuigen is al aantrekkelijk zoals het position paper ook aangeeft. Door de beleidsprykkels is bio-CNG al een zeer goed concurrerende energiedrager. Een CNG-voertuig is in gebruik goedkoper dan een benzine- of dieselveertuig en ook de aanschafprijs is voor een groot deel van de samenleving betaalbaar. Verder wordt er door de overheid op (bio)CNG alleen energiebelasting geheven (€ 0,16982 per kubieke meter) en geen Opslag Duurzame Energie (ODE). In de accijns wordt CNG gelijkgesteld aan methaan, daarvoor is het tarief € 0. Door deze kostenefficiëntie is het rijden op bio-CNG een interessante optie in vergelijking met andere energiedragers. Dit geldt zeker voor de veelrijder.

Graag deel ik met uw Kamer hoe bio-CNG past in de verduurzaming van transport, waar mijn ministerie voor aan de lat staat.

In het Duurzaamheidskader van het kabinet is gesteld dat biobrandstoffen zoveel mogelijk daar ingezet moeten worden waar nog geen alternatieven zijn: zwaar wegvervoer, scheepvaart, luchtvaart. BioCNG is een brandstof die met name voor licht wegvervoer ingezet wordt. Bij deze categorie is zero emissie door middel van elektrificatie al een serieus alternatief en daar zet ik dan ook op in. De fiscale ondersteuning is gericht op zero emissie, maar niet alle lichte voertuigen zullen per direct al zero emissie zijn. BioCNG is daarom, samen met de verduurzaming van benzine (zoals met E10), een belangrijke brandstof in de transitieperiode naar zero emissie en het einddoel van CO₂-neutrale mobiliteit. Door de hoge CO₂

besparing in de keten van bio-CNG zal de inzet hiervan een belangrijke bijdrage leveren aan de verduurzaming in de transitieperiode. Daarnaast kan er tot 100% probleemloos worden bijgemengd. Zoals aangegeven in het position paper is bio-CNG schoon, voordelig en is de tankinfrastructuur dekkend. Wij denken dat de sector daarmee een goede uitgangspositie heeft.

Een van de aanbevelingen van het position paper is om de bijmengverplichting voor conventionele brandstoffen te verhogen. De inzet van biobrandstoffen voor wegvervoer, zoals bio-CNG, wordt middels de jaarverplichting geregeld. Met de implementatie van de RED2 zet ik, conform het Klimaatakkoord, in op een toenemend aandeel hernieuwbare energie. Dit wordt gerealiseerd middels een jaarlijkse verplichting aan brandstofleveranciers op het aandeel aan hernieuwbare energie in brandstoffen die zij aan de Nederlandse markt voor vervoer leveren. Dit wordt vastgelegd in de jaarverplichtingen in het Besluit energie vervoer. Afgezien van een aantal begrenzings op bepaalde grondstoffen zijn de brandstofleveranciers vrij in de keuze met welke energievorm zij aan deze verplichting voldoen, mits deze aan de duurzaamheidseisen uit de richtlijn voldoen. Op dit moment voer ik geen beleid op specifieke brandstofsoorten. Voor bio-CNG geldt dat deze brandstof wordt geproduceerd uit grondstoffen die in de RED II (bijlage IX lijst A) als geavanceerd worden aangemerkt. Juist uit deze categorie grondstoffen zal een groot gedeelte van de groeiende verplichting gerealiseerd moeten worden. Deze inzet kan daarom stimulerend werken voor de vraag naar bio-CNG.

Nederland kent, conform de normen uit de Richtlijn alternatieve brandstoffen en tank- en laadinfrastructuur (AFID) een dekkend netwerk voor CNG vulpunten. Wat betreft de aanbeveling om de prijsvergelijking tussen de verschillende energiedragers duidelijk zichtbaar te maken bij tankstations kan ik bevestigen dat ik erop toe zie dat dit volgens de AFID verplichting gebeurt. CNG is een van de standaardonderdelen van de prijsvergelijking.

In het position paper van Orangegas wordt voornamelijk gepleit voor verdere fiscale voordelen voor de inzet van CNG-voertuigen. Zoals echter is aangegeven zet het kabinet actief in op zero emissie voor licht wegvervoer maar worden de transitiebrandstoffen zoals bio-CNG in deze periode wel ondersteund.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer