

RETOURADRES Postbus 3008 / 2700 KS Zoetermeer

Ministerie van Economische Zaken & Klimaat
t.a.v. de heer S. Gaastra (s.gaastra@minezk.nl)
c.c. de heer D. Pappie (d.pappie@minezk.nl)

DATUM 4 februari 2022
ONS KENMERK 22.011/EP/tb
BETREFT situatie LNG-vrachtauto's
CONTACTPERSOON Elisabeth Post, T 088 4567161

Geachte heer Gaastra,

De afgelopen tijd attenderen leden van TLN ons steeds indringender op de situatie die intussen is ontstaan voor het goederenvervoer over de weg met LNG-vrachtauto's. Diverse bedrijven hebben kenbaar gemaakt dat de extreme prijsstijgingen het onmogelijk maken om dit type vrachtauto nog rendabel in te zetten. De prijs voor een kilogram LNG bedroeg 2 jaar geleden ongeveer 90 eurocent. Intussen ligt de prijs rond de 250 eurocent, feitelijk welhaast een verdrievoudiging.

In de transportsector is de toepassing van een zogenaamde brandstofclausule een ingeburgerd instrument om duidelijke prijschommelingen van de brandstof tot uiting te laten komen in de transportkosten. Dit, veelal met dieselclausule aangeduide, mechanisme behoedt in veel gevallen transporteurs voor bedrijfsverliezen bij stijgingen van de brandstofkosten. Het werkt uiteraard naar twee kanten. Voor situaties waarin contractlogistiek geldt, kan de dieselclausule meestal op begrip en erkenning rekenen van opdrachtgevers.

Er doen zich twee situaties voor waarin transportbedrijven met LNG-trucks tegen problemen aanlopen door de extreme LNG-prijzen. Dat betreft de situatie waarin er geen sprake is van contractlogistiek en de situatie waarin transportbedrijven vooral op grond van milieuvoordelen zijn overgestapt op LNG. Die laatste categorie bedrijven zijn onderdeel van de groep voorlopers die, op grond van het gevoerde stimuleringsbeleid van de overheid, werk maken van het verminderen van schadelijke emissies en broeikasgas. Zij kunnen zich niet beroepen op gezamenlijk aangegane investeringen voor milieuverbeteringen. Daarnaast betreft het transportbedrijven die weliswaar met een brandstofclausule werken maar bij opdrachtgevers geen acceptatie vinden voor de extreme LNG-kosten als onderdeel van hun kostprijs.

In de geschetste situaties draaien bedrijven nu zelf op voor de onvoorziene meerkosten. Afhankelijk van de bedrijfssituatie en de afhankelijkheid van de ingezette LNG-trucks kan dat bedrijven in de rode cijfers brengen of zelfs in hun voortbestaan bedreigen. Vanuit dergelijke bedrijven klinkt er een stellige roep om ondersteuning. Dit om te voorkomen dat ondernemingen die investeerden in LNG-trucks nu uitsluitend zelf opdraaien voor de gevolgen. TLN begrijpt en ondersteunt de hulpvraag van transportbedrijven die door de extreme



stijging van de LNG-prijzen nu worden gedupeerd.

In de huidige tijd van klimaatambities lijkt het misschien niet zo goed te passen om een LNG-compensatieregeling voor transportbedrijven in te stellen. Enerzijds vormen subsidies op fossiele energie een controversieel onderwerp, anderzijds is de subsidieregeling voor de groei van LNG in het goederenvervoer over de weg onlangs beëindigd. Daar staan voor ons twee belangrijke argumenten tegenover. Dit is op de eerste plaats het feit dat transporteurs die, wellicht onder invloed van het stimuleringsbeleid van de overheid, zijn overgestapt op LNG nu niet de dupe mogen worden. Ten tweede zien wij in de ontstane situatie marktkansen voor de versnelde groei van bioLNG omdat het omslagpunt hiervan dichterbij komt door de stijgende prijzen voor fossiele brandstof in het algemeen, en LNG in het bijzonder. De inzet van bioLNG vormt, aangezet door Fit-for-55-plannen, onverminderd een potentieel onderdeel voor het realiseren van CO₂-reducties in het goederenvervoer. Om deze mogelijkheid te behouden hebben we de voorlopers in de transportsector, die hebben geïnvesteerd in LNG-trucks, hard nodig. De oplopende frustratie van de gedupeerde bedrijven belemmert de groeimogelijkheden van goederenwegvervoer op basis van bioLNG.

Op grond van de geschetste overwegingen hechten wij er aan om met u de mogelijkheden te verkennen van een regeling die gedupeerde transportbedrijven zodanig compenseert dat zij kunnen blijven concurreren in de competitieve concurrentiemarkt van goederenvervoer over de weg. Wij denken aan een regeling die voorziet in de meerkosten die voortkomen uit de extreme LNG-prijzen die niet op grond van de reguliere dieselclausule in rekening kunnen worden gebracht. Wij staan graag open voor een uitwerking die 'voor of na de pomp' zijn effect heeft.

Gelet op de huidige signalen treden wij graag op korte termijn met u in overleg over de ontstane situatie.

In afwachting van uw bericht,

Met vriendelijke groet,



Elisabeth Post
bestuursvoorzitter