

# VRACHTWAGENHEFFING



RAI Vereniging ziet invoering van de vrachtwagenheffing als een positieve ontwikkeling. Ook voor personenauto's is een ander systeem van betalen voor mobiliteit noodzakelijk, zowel om de klimaatdoelen te behalen als om doorstroming te bevorderen. Wel heeft RAI Vereniging nog een aantal kanttekeningen bij het wetsontwerp. Met name de terugsluis is een terugkerend punt van zorg. Daarnaast is de Euroklasse als grondslag te beperkt, omdat CO<sub>2</sub>-emissies daarin geen rol spelen, maar deze alleen stuurt op lokale luchtkwaliteitsemissies. Dit is te repareren door in de tarieftabel de brandstofcode mee te wegen, en deze -zodra dat uitvoerbaar is- aan te vullen met de VECTO-waarde van het voertuig.

Dit position paper is opgesteld voor de consultatie over de Wet Vrachtwagenheffing, augustus 2019

## Belanghebbenden

RAI Vereniging dringt aan op erkenning van producenten, importeurs en dealers van vrachtwagens als belanghebbenden en benadrukt dat ook zij (via hun belangenorganisaties) steeds tijdig van informatie moeten worden voorzien. De inkomsten van de heffing zijn onder meer nodig om zero emissie-technologie en de bijbehorende laad- en tankvoorzieningen te ontwikkelen en om met duurzame biobrandstoffen als tussenoplossing op korte en middellange termijn de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen. Het ontwikkelen van producten en technieken en inrichten van andere productielijnen kost bovendien veel tijd, evenals de installatie van laad- en tankinfrastructuur.

## Terugsluis

RAI Vereniging wil dat het kabinet woord houdt en de terugsluis uitsluitend gebruikt voor verlaging van de vaste heffingen en voor verduurzaming en innovatie van de sector. Destijds heeft de sector ingestemd met invoering van een vrachtwagenheffing onder de harde toezegging in het regeerakkoord dat de **inkomsten uit de heffing in overleg** met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector. De brief van minister van Nieuwenhuizen d.d. 9 november jl. over het 'Beleidskader vrachtwagenheffing' spreekt echter over de **netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing** en de MvT spreekt over '**na overleg met de sector**'.

'Netto' komt neer op het afromen van systeemkosten, de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en accijnzen. RAI Vereniging ziet door dit afromen een onacceptabel verschil ontstaan tussen de toegezegde inkomsten uit de heffing en de netto-opbrengsten na aftrek van steeds meer kosten (die bovendien nauwelijks worden gespecificeerd). Het is nog maar de vraag hoeveel er daadwerkelijk overblijft voor investeringen. Vooral het compenseren van gemiste accijnsinkomsten uit de inkomsten van de vrachtwagenheffing ervaart de branche als gestraft worden voor wenselijk gedrag. Met alle gevolgen voor het draagvlak van dien.

De inkomsten van de heffing zijn nodig om de kosten te dekken van de verduurzaming van de voertuigen en het versneld afschrijven van delen van bestaande productielijnen, waardoor vrachtwagens in korte tijd fors duurder worden in aanschaf. De gelden uit de heffing kunnen dit effect dempen, zodat de verduurzaming geen vertraging hoeft te lopen.

Mocht afroming desondanks doorgang vinden, dan moeten de kosten objectief zijn te verantwoorden en in verhouding staan tot de netto-opbrengst die resteert voor daadwerkelijke innovatie en verduurzaming. Het wetsontwerp noemt overigens nog geen periode gedurende welke de terugsluis voortduurt. RAI Vereniging dringt aan op opname van een ruime termijn, bijvoorbeeld tien jaar, in het wetsvoorstel, om verduurzaming en innovatie daadwerkelijk breed in de sector te steunen. Een en ander dient plaats te vinden in overleg mét de sector, want dat doet meer recht aan de betrokkenheid van de belanghebbenden dan 'na overleg met de sector' en voorkomt bovendien dat besluiten worden genomen die voor de wegvervoerbranche onuitvoerbaar of onacceptabel zijn.

### Innovatie

Onder **innovatie** valt wat RAI Vereniging betreft het investeren in technologische ontwikkeling en manieren om te komen tot vermindering van het aantal kilometers over de weg, bijvoorbeeld door verbeterde efficiency in de logistieke keten met innovaties zoals betere spreiding over het etmaal, talking traffic, digitalisering, langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LZV), SEC's (super ecocombinaties), ladingbundeling, verpakkingen en soms, waar passend, ook modal shift. RAI Vereniging benadrukt echter dat de opbrengsten van de vrachtwagenheffing niet ingezet kunnen worden voor andere transportmodaliteiten, zoals het spoorvervoer of de binnenvaart. Deze modaliteiten hebben hun eigen verantwoordelijkheid om te verduurzamen en te innoveren en moeten zelf voor financiering zorgdragen. Dit vloeit overigens ook voort uit het Klimaatakkoord, dat spreekt over verduurzaming en innovatie van het **wegvervoer**.

### Verduurzaming

Bij **verduurzaming** op korte termijn ligt de focus op opschaling van zero-emissie transport in binnensteden tot 2025, conform de Green Deal ZES. In de stad rijden straks alleen nog nieuwe trucks met een vorm van (hybride, batterij- of waterstof)elektrische aandrijving en de industrie investeert zwaar in hybride techniek, plugin-hybrides, batterij-elektrische en waterstof-elektrische trucks.

Grootschalig batterij-elektrisch rijden kan alleen met grote investeringen in het energienetwerk én in de wet- en regelgeving daaromheen. Op basis van de huidige situatie is de oplaadinfrastructuur in 2030 naar verwachting nog niet toereikend. Om de CO<sub>2</sub>-doelen te behalen moeten we nu 'alle bloemen laten bloeien', waardoor voldoende financiële middelen beschikbaar moeten zijn, die via een adequate verdeelsleutel naar de diverse ontwikkelingssporen gaan. Dat is inclusief de inzet van biobrandstoffen. Die is onvermijdelijk totdat de meerderheid van de voertuigen geëlektrificeerd is. De CO<sub>2</sub>-emissies uit de uitlaat van bijvoorbeeld een LNG-truck zijn bijna 20 procent lager dan die van Euro VI-dieseltrucks. Dat blijkt uit tests van TNO. Het ministerie van IenW ziet het belang van LNG ook in, want zij werkt momenteel aan een passende oplossing voor de recentelijk vervallen accijnsteruggaafregeling. RAI Vereniging juicht dit van harte toe. Daarnaast is van belang om waterstof-elektrisch verder te ontwikkelen, inclusief tankfaciliteiten.

Daarom is RAI Vereniging enthousiast over de in het Klimaatakkoord aangekondigde ontwikkeling van laadinfrastructuur en de 50 waterstoftankstations. De inzet van biobrandstoffen zorgt er bovendien voor dat het bestaande wagenpark, inclusief landbouw- en bosbouwtrekkers, vuilniswagens en kolkenzuigers (waarvoor een uitzondering geldt van de vrachtwagenheffing) hun eigen bijdrage kunnen leveren aan de CO<sub>2</sub>-reductie. Landbouw- en bosbouwtrekkers concurreren in de praktijk op oneerlijke wijze met vrachtauto's, want in tegenstelling tot vrachtauto's genieten zij de vrijstelling van MRB en BZM, APK-plicht, rijbewijsplicht en tachograafplicht (en daarmee van rij- en rusttijden). Door deze voertuigen uit te zonderen van de vrachtwagenheffing worden ze nog meer bevoordeeld dan nu al het geval is. De inzet van deze categorieën voor oneigenlijk gebruik vraagt dan ook monitoren en ingrijpen als dit gebruik toeneemt.

### Grondslag

Het wetsvoorstel voor de kilometerheffing koppelt tarieven aan Euroklassen (luchtkwaliteit), terwijl de vrachtwagenheffing volgens het regeerakkoord is bedoeld als klimaatmaatregel (CO<sub>2</sub>-gerelateerd). Desondanks beschouwt RAI Vereniging de koppeling aan Euroklassen in beginsel als correct. De tariefdifferentiatie op uitsluitend de Euroklasse is wel te beperkt, omdat CO<sub>2</sub>-reductie en de link met het klimaat dan ontbreekt. De heffing doet daardoor geen recht aan het Klimaatakkoord. Uitbreiding van de tarieftabel met een CO<sub>2</sub>-component is daarom nodig.

Dit kan allereerst met een **differentiatie op basis van de brandstof**, die is te bepalen aan de hand van de brandstofcode (die is al gekoppeld aan het kenteken en geregistreerd bij de RDW). CO<sub>2</sub>-reductie was ook de inzet van de Europese Commissie, die in nauw overleg met de vrachtwagenbranche, recentelijk tot stevige EU-wetgeving voor *heavy duty vehicles* is gekomen. De rekentool waarmee de industrie het CO<sub>2</sub>-voordeel per innovatie bepaalt heet VECTO. Om tot een optimaal resultaat te komen zouden de **VECTO-waarden** later eveneens verwerkt moeten worden in de tarieftabel. Daarvoor is het nu helaas nog te vroeg, omdat de voertuigen er nog niet zijn en over een gedegen registratie nog geen besluiten zijn genomen. Registratie bij de RDW van ook deze gegevens ligt voor de hand en maakt dit voorstel uitvoerbaar.

Daarnaast is het raadzaam **de Euroklassen verder te verfijnen door rekening te houden met de verschillen daarbinnen**. Dit geldt met name voor Euro VI, waarbinnen de subklassen a t/m d bestaan: voor Euro VI-d zou de heffing lager moeten uitpakken dan voor Euro VI-a. Een zelfde heffing voor alle Euro VI-voertuigen zou praktisch de gehele vloot in de schoonste categorie laten vallen. Voor de laagste Euronormen (bijvoorbeeld 0 t/m III) kan wel één -relatief hoog- tarief gelden. Door de combinatie van luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub> draagt vrachtwagenheffing niet alleen bij aan de luchtkwaliteit doordat er minder kilometers worden gereden, maar ook het klimaat is erbij gebaat.

### Emissieloze voertuigen

Een vrijstelling voor emissieloze voertuigen is voor RAI Vereniging geen optie, omdat ook deze voertuigen de infrastructuur belasten, hun plaats innemen op de wegen en in de file en op termijn de wegen gaan domineren. Een vrijstelling voor een steeds groter wordende groep voertuigen leidt op termijn onherroepelijk tot begrotingsproblemen.

Een sterk gereduceerd tarief voor emissieloze voertuigen gedurende een ingroeiperiode ziet RAI Vereniging wel als wenselijk om de transitie naar emissieloos vrachtverkeer in beweging te zetten. Een punt van aandacht zijn hier elektrische bestelauto's, die door hun gewicht al snel heffingplichtig worden, terwijl de heffing is bedoeld voor vrachtwagens. Voor bestelauto's tussen de 3500 en 4250 kilo zou een compensatieregeling op zijn plaats zijn, zoals die ook voor het benodigde rijbewijs is ingevoerd.

### **Biobrandstoffen zonder specifieke brandstofcode**

Met voertuigen die rijden op biobrandstoffen zonder eigen brandstofcode, zoals HVO, bio-LNG en bio-CNG en bio-diesel (FAME) houdt de voorgestelde tarieftabel geen rekening. Dit kan ontmoedigend werken, want de eigenaar kan immers ook kiezen voor een meer CO<sub>2</sub>-uitstotende optie. Met de huidige Euro VI en bijmengen van HVO/BTL en LNG zijn grote besparingen in CO<sub>2</sub> te behalen en het zou een gemiste kans zijn hieraan voorbij te gaan. Net zoals voor emissieloze voertuigen is een nultarief voor RAI Vereniging geen optie, maar is een gereduceerd tarief voor deze voertuigen wél wenselijk om eigenaren te verleiden deze transitiebrandstoffen te tanken. Omdat er geen brandstofcode bestaat voor deze biobrandstoffen pleit RAI Vereniging voor een ontheffingsprocedure, waarbij de bewijslast ligt bij de eigenaar die moet aantonen dat hij deze brandstof daadwerkelijk gebruikt. In Duitsland is het op deze manier ingericht bij de MAUT-heffing voor LNG, CNG en elektrisch. Denkbaar is ook een accijnsverlaging voor duurzame brandstoffen als HVO.

### **Uitvoerbaarheid**

Meerdere Europese lidstaten zullen te zijner tijd overstappen op een vrachtwagenheffing en vrachtverkeer is vaak per definitie grensoverschrijdend. Na de open grenzen van de EU is het zaak het grensoverschrijdend verkeer vlekkeloos te laten verlopen door een inningssysteem dat duidelijk, betrouwbaar en gebruiksvriendelijk is, en vooral moet aansluiten bij de reeds in de praktijk toegepaste systemen in onze buurlanden. Eén kastje of ander systeem voor alle lidstaten is voorwaarde voor het welslagen van de vrachtwagenheffing en het benodigde draagvlak.

### **Evaluatie**

Om te kunnen beoordelen of het systeem van vrachtwagenheffing effectief is geweest is een gedegen evaluatie noodzakelijk. Het wetsvoorstel voorziet elke vier jaar in een evaluatie. RAI Vereniging vindt dat een te lage frequentie. In ieder geval de eerste evaluatie zal eerder moeten plaatsvinden, met name om te bezien hoe de terugsluis in die eerste periode vorm heeft gekregen. De data die worden opgeslagen in de voertuigen zijn essentieel voor een zorgvuldige evaluatie. RAI Vereniging pleit ervoor om deze geanonimiseerd en op geaggregeerd niveau voor onbepaalde tijd ter beschikking te houden voor de wegvervoersector.



### Meer informatie

Miranda Maasman (Public Affairs adviseur)

E-mail: [m.maasman@raivereniging.nl](mailto:m.maasman@raivereniging.nl)

Telefoon: 0612975042

Wijnand de Geus (sectiemanager Zware Bedrijfswagens)

E-mail: [w.d.geus@raivereniging.nl](mailto:w.d.geus@raivereniging.nl)

Telefoon: 0651851769

### Verklarende woordenlijst

**LZV:** Een Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV) of EcoCombi is een vrachtwagen die meer vracht kan en mag vervoeren dan een gewone vrachtautocombinatie. Een LZV is maximaal 25,25 meter lang en de maximum toegelaten massa is 60 ton, terwijl een gewone vrachtwagen maximaal 18,75 m lang is en (in Nederland) de maximaal toegelaten massa 50 ton is. Studies in het HCT DUO2-project tonen een gemiddelde CO2-reductie aan van 15%.

**SEC:** Een zogeheten Super EcoCombi is een vrachtwagencombinatie van een trekker en twee trailers, die een totale lengte van 32 meter mag hebben en een maximum toegelaten massa van meer dan 60 ton in de Scandinavische landen. Testen in Nederland zijn voorzien. Studies in het HCT DUO2-project hebben een gemiddelde CO2-reductie van 27% aangetoond.