

OP WEG NAAR DUURZAAM, EMISSIELOOS WEGTRANSPORT

Standpunten van de sectie Zware Bedrijfswagens, RAI Vereniging

Mei 2022

Inleiding

Nederland is volop in een transitie naar duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit houdt in dat er een evenwicht wordt bereikt tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. De Nederlandse overheid en het bedrijfsleven zijn verenigd in het streven om deze duurzame mobiliteit binnen afzienbare tijd te bereiken. De fabrikanten en importeurs van zware bedrijfswagens in Nederland, verenigd in de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging, ondersteunen dit streven volledig. Niet voor niets hebben zij zich gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van het Akkoord van Parijs en de Nederlandse Klimaatwet waarbij in 2030 de CO₂-uitstoot met 49% moet zijn verlaagd en in 2050 met 95% ten opzichte van de uitstoot in het jaar 1990.

De wegtransportsector is belangrijk bij het terugdringen van CO₂-uitstoot. De vraag naar emissieloos vrachtvervoer neemt de komende jaren flink toe vanwege de noodzaak om de uitstoot van CO₂ en stikstofoxiden (NO_x) terug te dringen. In steden worden ook zero-emissiezones ingevoerd om de uitstoot daar te reduceren. Kern van de transitiestrategie is het overstappen van de huidige fossiele brandstoffen als diesel en benzine op duurzame technologieën zoals elektriciteit, waterstof en hernieuwbare brandstoffen. De vrachtwagensector neemt hiermee zijn verantwoordelijkheid in het realiseren van duurzame mobiliteit in Nederland. Hiervoor moeten echter wel de juiste omstandigheden geschapen worden. De overstap is namelijk niet goedkoop. Grote investeringen zijn nodig. Niet alleen moeten de fabrikanten van trucks investeren in nieuwe aandrijflijnen en hun productieprocessen hierop aanpassen. Ook vervoerders en verladers moeten hun logistieke processen aanpassen. Daarnaast moet er een adequate laad- en tankinfrastructuur aangelegd worden in combinatie met een toereikend onderliggend elektriciteitsnetwerk. Gezien het internationale karakter van het wegtransport is het essentieel dat dit niet alleen in Nederland gebeurt maar in heel Europa.

De sectie Zware Bedrijfswagens wil fungeren als gesprekspartner richting de Nederlandse overheid, om op basis van de meest actuele inzichten over de ontwikkelingen in de vrachtwagenindustrie het juiste klimaat te scheppen om de ambities op een realistische manier te bewerkstelligen.

De nu volgende notitie geeft de standpunten van de sectie Zware Bedrijfswagens weer op een aantal essentiële onderdelen die erop gericht zijn duurzaam, emissieloos wegtransport te realiseren. Het gaat hierbij om standpunten op het gebied van *aandrijftechnologie*, *de laad- en tankinfrastructuur*, *subsidieregelingen*, *vrachtwagenheffing*, *zero-emissie stadslogistiek* en *de milieuzonering*.

Standpuntenoverzicht - samengevat

Het is de uitgesproken ambitie van RAI Vereniging om op het gebied van duurzaamheid de klimaatdoelstellingen van Parijs op een realistische manier helpen te bereiken.

Het grootste effect om de klimaatdoelstellingen te realiseren wordt volgens RAI Vereniging bereikt met een slim en Europees afgestemd transitiepad van fossiele brandstoffen naar zero-emissie brandstoffen. Belangrijk hierbij is om het beleid niet volledig te focussen op batterij elektrische voertuigen, maar om ook ruimte te bieden aan zuinigere voertuigen die al dan niet gebruik maken van hernieuwbare brandstoffen en voertuigen die door waterstof worden aangedreven.

De laad- en tankinfrastructuur is een tweede kritische succesfactor. Een succesvolle uitrol van nieuwe technologieën slaagt alleen als er een adequate laad- en tankinfrastructuur wordt gerealiseerd. Hiervoor zijn aanpassingen aan het elektriciteitsnetwerk noodzakelijke en is er op grote schaal intelligente oplaadinfrastructuur met decentrale en duurzame energieopwekking en -opslag nodig.

Ten derde is het volgens RAI Vereniging essentieel dat Nederland zich committeert aan Europees milieubeleid en niet op eigen initiatief nog weer stringenter eisen formuleert. Dit wisselende beleid leidt tot ongewenste neveneffecten die het bereiken van de milieudoelstellingen ondermijnen.

Tot slot is het in de transitie naar duurzame mobiliteit nodig om de markt op gang te brengen met doelgerichte financiële stimulering. De investeringen voor een bedrijf die wil overstappen naar zero emissie vervoer zijn aanzienlijk. Ervaringen met de personenauto laat zien dat gerichte (fiscale) stimulering een impuls kan geven aan de verkoop van nieuwe, schone en zuinige vrachtwagens.

Al met al zet de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging in om de volgende standpunten omgezet te krijgen in beleid.

1. Aandrijftechnologie

- Invoering van een gebalanceerd, technologie neutraal klimaatbeleid is essentieel om de milieudoelstellingen te bereiken
- Emissiearme, hernieuwbare brandstoffen moeten worden gestimuleerd
- De inzet van waterstof als alternatieve zero-emissie technologie verdient een actiever overheidsbeleid
- Voor een grootschalige inzet van elektrisch vervoer in de transportsector is investeren in betrouwbare en voldoende laadinfrastructuur essentieel
- Het Europese bronbeleid is leidend, verscherpt Nederlands beleid is ongewenst

2. Laad- en tankinfrastructuur

- De laad- en tankinfrastructuur in Europa moet worden versterkt
- De laad- en tankinfrastructuur en het onderliggend elektriciteitsnetwerk mogen nooit een beperkende factor mag zijn voor de groei van duurzame mobiliteit in Nederland

3. Subsidieregelingen

- Extra financiële middelen beschikbaar stellen voor subsidieregelingen zero emissie trucks
- Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden

4. Vrachtwagenheffing

- Differentieer vrachtwagenheffing op basis van de CO₂-uitstoot
- De vrachtwagenheffing moet versneld worden ingevoerd in 2024
- Indien snellere invoering van de vrachtwagenheffing niet haalbaar blijkt is het naar voren halen van de inkomsten noodzakelijk voor snellere CO₂-reductie

- Verruim de terugbetaaltermijn voor de invoeringskosten
 - Terugsluis inkomsten vrachtwagenheffing gebalanceerd technologieneutraal inzetten
5. Zero Emissie Stadslogistiek
- Zowel batterij elektrische als ook waterstof elektrisch en (P)HEV-vrachtwagens moeten evenwichtige toegang krijgen bij zero-emissie stadslogistiek
6. Milieuzonering
- Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor milieuzones

1. AANDRIJFTECHNOLOGIE

RAI Vereniging pleit voor de invoering van een realistisch, gebalanceerd technologieneutraal milieu- en klimaatbeleid, waarin CO₂-besparing voorop staat. In dit beleid moeten in de komende jaren alle duurzame aandrijflijnen gestimuleerd worden.

De Europese vrachtwagenfabrikanten zijn klaar om het voortouw te nemen bij de overgang van vervoer en logistiek naar koolstofneutraliteit. De transformatie van de sector zal ongekend snel en grootschalig moeten zijn. De vrachtwagenfabrikanten hebben zich geëngageerd om tegen uiterlijk 2050 CO₂-neutraal te zijn. Dit houdt in dat tegen 2040 alle nieuwe bedrijfsvoertuigen die worden verkocht, fossielvrij moeten zijn.

Het is belangrijk te benadrukken dat de doelstellingen van de Commissie geen betrekking hebben op de verkoop van nieuwe voertuigen, maar op het volledige Europese wagenpark. Op dit moment bestaat echter pas ruwweg 0,25% van het hele Europese wagenpark uit batterij-elektrische voertuigen en brandstofceltrucks. Er is dus nog een lange weg te gaan, en de tijd is kort.

- **Invoering van een gebalanceerd, technologieneutraal klimaatbeleid is essentieel om de milieudoelstellingen te bereiken.**

In de overgang naar CO₂ vrije mobiliteit rond 2050 moet er daarom niet alleen ingezet worden op batterij- en waterstof elektrische voertuigen, maar ook op de vele emissie-arme brandstoffen en aandrijvingen die nu beschikbaar zijn.

Zo kunnen bijvoorbeeld (plug-in) hybrides - die een verbrandingsmotor combineren met een door batterijen aangedreven elektromotor - onder de juiste omstandigheden een uitstekende overgang bieden op weg naar CO₂-neutrale mobiliteit tegen 2050.

RAI Vereniging is van mening dat de ambitieuze klimaat-doelstellingen van 2030 en 2050 alleen bereikt kunnen worden met een gebalanceerd, technologieneutraal overheidsbeleid waarin alle technologieën die bij kunnen dragen aan het realiseren van de doelstelling een kans krijgen.

- **Emissiearme, hernieuwbare brandstoffen moeten worden gestimuleerd**

RAI Vereniging vraagt extra aandacht voor emissiearme brandstoffen, de zogenaamde hernieuwbare brandstoffen. Vanuit de ketenbenadering hebben deze brandstoffen lage tot geen well-to-tank emissies. In sommige gevallen leidt het gebruik ook tot lagere tank-to-wheel emissies. Over de gehele keten bezien kunnen de well-to-wheel -emissies worden gereduceerd met hernieuwbare brandstoffen. In deze brandstofcategorie vallen niet alleen duurzame

biobrandstoffen, maar ook synthetische brandstoffen waarbij bijvoorbeeld duurzaam opgewekte waterstof gebonden wordt met CO₂ uit de lucht en daarmee een volwaardig alternatief voor fossiele brandstof wordt. Naast duurzame waterstof zijn er andere veelbelovende ontwikkelingen zoals HVO-diesel, Gas To Liquid (GTL) diesel, e-fuels en synthetische brandstoffen.

Het grote voordeel van deze brandstoffen is dat ze, mits ze voldoen aan de vrijgegeven brandstofs specificaties voor de betreffende motor, direct toepasbaar zijn in het huidige wagenpark en dat ze relatief eenvoudig inpasbaar zijn in de bestaande tankinfrastructuur. Hierdoor kunnen zij van grote waarde zijn binnen de totale energietransitie. RAI Vereniging pleit ervoor om de inzet van schonere en CO₂-arme, hernieuwbare brandstoffen te stimuleren door middel van een lagere accijns op deze brandstoffen.

- **De inzet van waterstof als alternatieve zero-emissie technologie verdient een actiever overheidsbeleid**

RAI Vereniging pleit voor een gebalanceerd technologieneutraal beleid waarin alle technologieën gelijke kansen krijgen. Binnen dit beleid heeft waterstof grote potentie. Studies benadrukken dat juist bij de uitrol van waterstof de wetmatigheid van *economies of scale* zwaar weegt. De prijs van brandstofcellen daalt als deze in grote hoeveelheden worden geproduceerd voor personenauto's en bedrijfswagens. De prijs van waterstof als energiedrager zal dalen naarmate er op korte termijn hoge volumes worden afgenomen, wat mogelijk is door inzet van fuel cell electric trucks. Stimulering van een gezamenlijke inzet van bestelauto's, bussen en trucks die door waterstof worden aangedreven kan hierbij de doorslag geven. RAI Vereniging vindt dat het Nederlandse overheidsbeleid hierin beter en sneller kan. De aanleg van 50 waterstoftankstations die in 2025 zijn toegezegd in het Klimaatakkoord laat te lang op zich wachten.

- **Voor een grootschalige inzet van elektrische vervoer in de transportsector is investeren in betrouwbaar en voldoende laadinfrastructuur essentieel**

De beoogde opschaling van zero-emissie vrachtwagens haalt nog niet het tempo dat in het Klimaatakkoord is beschreven. De oorzaak is tweeledig namelijk de kosten van het aanschaffen van een emissieloze vrachtwagen en de mogelijkheid om te kunnen laden. RAI Vereniging pleit dan ook voor stimuleringsmaatregelen voor de aanschaf van nieuwe trucks en voor forse investeringen in het elektriciteitsnetwerk en de daaraan gekoppelde laadinfrastructuur. Immers, als het onzeker is of elektrische vrachtauto's adequaat kunnen worden opgeladen, zullen ondernemers terughoudend zijn in de aanschaf van een elektrische vrachtwagen. De transportsector kenmerkt zich door uitdagende logistieke processen. Het is van essentieel belang dat er een betrouwbaar netwerk beschikbaar is dat past binnen de logistieke keten. Het gaat daarbij om stroomgarantie om te voorkomen dat het elektriciteitsnet en de laadinfrastructuur de bottleneck worden voor de overstap naar batterij-elektrische vrachtauto's.

- **Het Europese bronbeleid is leidend, verscherpt Nederlands beleid is ongewenst**

RAI Vereniging is voorstander van een streng, doch realistisch Europees bronbeleid waarbij naast de klimaatdoelstellingen ook gekeken wordt naar de consequenties voor het leefklimaat, de werkgelegenheid, de betaalbaarheid en de economie. RAI Vereniging is geen voorstander van verscherpt nationaal beleid omdat dit in de meeste gevallen marktverstoring werkt. Vanuit zowel milieu als economisch oogpunt is Europees bronbeleid het meest effectief. RAI Vereniging is er een voorstander van dat de overheid de eisen ten aanzien van uitstoot formuleert (bronbeleid) en pleit ervoor om de industrie haar rol te laten pakken hoe aan deze eisen tegemoet kan worden gekomen. Laat de Europese fabrikanten de ruimte om te investeren in innovatie.

2. LAAD- EN TANK INFRASTRUCTUUR

De koepelorganisatie van truckfabrikanten in Europa, ACEA en RAI Vereniging beschouwen de herziening van de AFID-wetgeving¹ betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van cruciaal belang om de Europese doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie in de transportsector te bereiken.

Het wegvervoer CO₂-vrij maken is een van de belangrijkste uitdagingen van de Europese Green Deal. De route naar CO₂-neutrale mobiliteit tegen 2050 zal een krachtige en gecoördineerde reeks acties vergen van verschillende industriële sectoren, beleidsmakers en de samenleving. De vrachtwagenfabrikanten zijn vastbesloten een rol te spelen bij het effenen van de weg naar klimaatneutraliteit. De sector heeft echter een sterk signaal van de beleidsmakers nodig dat zij het transitieproces samen zullen aangaan.

Daarom vragen ACEA en de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging om de juiste voorwaarden voor investeringen in nulemissie- en CO₂-neutralere oplossingen. Dit vergt een reeks complementaire beleidsinstrumenten, met volledige samenhang tussen alle wetgevingsvoorstellen in het kader van het "Fit for 55"-pakket, namelijk:

- De uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur via de verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR);
 - Ondersteuning van het CO₂-vrij maken van het wegvervoer, met name door het gebruik van hernieuwbare energie en hernieuwbare energiebronnen te stimuleren via de richtlijn hernieuwbare energie (RED III);
- **De laad- en tankinfrastructuur in Europa moet worden versterkt**

Als we de voorgestelde CO₂-reductiedoelstellingen voor voertuigen tegen 2030 willen halen, moet er veel meer worden geïnvesteerd in laad- en tankinfrastructuur. Dit geldt zeker voor zware bedrijfswagens, aangezien de infrastructuur die op hun specifieke (logistieke) behoeften is afgestemd momenteel bijna volledig ontbreekt. De EU zal hogere streefcijfers moeten voorstellen voor zowel openbare en particuliere infrastructuur dan die momenteel in de AFIR-voorstellen zijn opgenomen, omdat zij gewoonweg onvoldoende zijn voor het aantal elektrische en waterstofvoertuigen dat op de Europese markt gaat komen.

Op de lange termijn is een marktgebaseerde aanpak voor laad- en tankinfrastructuur nodig. Net als de huidige conventionele tankstations voor fossiele brandstoffen moeten laad- en waterstofstations worden ontwikkeld en geëxploiteerd als een commercieel levensvatbare activiteit op zich. Tijdens de aanloopfase van elektrische en waterstofvoertuigen zal de winstgevendheid van laad- en waterstofstations echter waarschijnlijk lager zijn. Dit is waar overheidssteun, financiële stimulansen, medefinanciering en bindende doelstellingen nodig zijn om ervoor te zorgen dat een minimumnetwerk snel in alle EU-lidstaten beschikbaar komt. Daarom is overheidsingrijpen nu nodig voor een beperkte periode om de overgang op gang te brengen.

Als onderdeel van de 'Fit for 55'-onderhandelingen dringen ACEA en de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging er bij het Europees Parlement en de Raad op aan om overeenstemming te bereiken over robuuste en gecoördineerde beleidsmaatregelen die het vervoer echt CO₂-vrij maken, met inbegrip van een ambitieuze AFIR.

¹ Alternative Fuels Infrastructure Directive

- De laad- en tankinfrastructuur en het onderliggend elektriciteitsnetwerk mogen nooit een beperkende factor mag zijn voor de groei van duurzame mobiliteit in Nederland

RAI Vereniging staat op het standpunt dat de tank- en laadinfrastructuur en het onderliggend elektriciteitsnetwerk nooit een beperkende factor mogen zijn voor de groei van duurzame mobiliteit in Nederland. De publieke, semipublieke en private laadinfrastructuur moet daarom op orde gebracht worden voor de snelle groei van het elektrische wagenpark in de komende jaren. Om de transitie naar zero-emissie vervoer niet te hinderen moet de aanleg van de laadinfrastructuur voorlopen op vraag naar elektrische energie.

Om bovenstaande te bereiken zijn drie trajecten noodzakelijk:

- De uitbreiding van het (semi) publieke laad- en tanknetwerk voor bedrijfswagens
- De opzet van een laad- en tankinfrastructuur voor de stadslogistiek (lichte en zware bedrijfswagens)
- De uitwerking en opzet van een high power publiek toegankelijke laadinfrastructuur (High Power Charging for Commercial Vehicles, HPCCV) voor lange afstandsvervoer tenminste langs de TEN-T corridors.

Aandachtspunten hierbij zijn onder andere de compatibiliteit van het voertuig met de laadinfrastructuur door aan te sturen in de Europese wetgeving opgenomen standaards, ook met betrekking tot smart charging, cybersecurity, voldoende laadvermogen, reserveringssystemen voor de logistiek, het overnemen van de in de Europese Unie opgenomen HPCCV-standaards voor zware bedrijfswagens die op het lange afstandsvervoer worden ingezet en laden tegen een zo laag mogelijk tarief.

Verder is RAI Vereniging van mening dat de tankinfrastructuur meer moet worden aangepast op de steeds grotere behoefte aan CO₂-arme hernieuwbare brandstoffen en waterstof, niet alleen voor het Nederlands wagenpark maar ook voor buitenlands voertuigen die Nederland bezoeken. De huidige tankinfrastructuur is nu nog vooral gericht op fossiele brandstof.

3. SUBSIDIEREGELINGEN

De klimaatambities die Nederland heeft kunnen vooralsnog alleen bereikt worden met hoge subsidies. De zero-emissie techniek is namelijk voorlopig nog niet competitief met de conventionele aandrijflijnen. De hogere aanschafprijzen vormen een obstakel voor de sector om de overstap te maken van diesel naar zero emissie. Financiële stimulering is in lijn met de afspraken uit het Klimaatakkoord.

- Extra financiële middelen beschikbaar stellen voor subsidieregeling zero emissie trucks

De Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) is mei 2022 van kracht geworden. Deze extra stimulans is hard nodig om de transitie naar zero-emissie wegtransport te versnellen. Dat de sector klaar is voor de transitie naar zero emissie transport blijkt uit het feit dat de beschikbare subsidie van 13,5 miljoen binnen 1 dag was uitgegeven.

De AanZET regeling bevat geen 94 miljoen meer, conform het Klimaatakkoord, maar er is nog slechts 42 miljoen beschikbaar. De 42 miljoen is een druppel op de gloeiende plaat. [PANTEIA](#) berekende dat voor de transitie van ZE *Stedelijke distributie* al 1,5 miljard euro nodig is. Een veelvoud is nodig als ook rekening wordt gehouden met *Regionaal* en *lange afstandstransport* die samen verantwoordelijk zijn voor 80% van de CO₂-emissies in wegtransport.

- Er moet een overzichtelijk subsidiesysteem voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen gecreëerd worden

De Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) is mei 2022 van kracht geworden. De regeling vergoedt een deel van de meerkosten van een emissieloze vrachtwagen (klasse N2 en N3) ten opzichte van een dieselvrachtwagen. De hoogte van de subsidie is onder andere afhankelijk van het type voertuig en de grootte van de onderneming. De subsidie kan variëren tussen 12,5% en 37% en kan daarmee oplopen tot ruim 130 duizend euro. Deze subsidie kan in veel gevallen worden aangevuld met de huidige MIA/Vamil-regelingen. Het subsidieplafond voor 2022 is op basis van de huidige prognose voldoende om 300 nieuwe emissieloze vrachtauto's te subsidiëren, uitgaande van een subsidie van gemiddeld €45.000 per truck. Het subsidieplafond voor 2022 komt daarmee uit op € 13,5 miljoen.

De regeling sluit nauw aan bij SSEB ². Bedrijven die een zero-emissietruck specifiek inzetten in de bouwsector, kunnen in aanmerking komen voor deze regeling.

RAI Vereniging pleit er daarom voor dat de huidige subsidieregelingen voor zero-emissie voertuigen zoals SEBA ³, SEBB en AanZET budgetneutraal worden samengevoegd met regelingen als MIA/VAMIL en dat hiermee één subsidieregeling voor zero-emissie en zeer zuinige voertuigen wordt ingericht.

Een stabiele begrijpelijke en eenduidige subsidieregeling, die duidelijk gecommuniceerd kan worden.

4. VRACHTWAGENHEFFING

Voor de overstap van conventioneel aangedreven voertuigen naar zero emissie voertuigen is financiële stimulering noodzakelijk. De subsidieregeling zijn volstrekt onvoldoende om deze transitie vorm te geven. Vandaar dat extra middelen in de vorm van de een terugsluis van de inkomsten die de overheid krijgt via de vrachtwagenheffing noodzakelijk.

Het kabinet werkt aan de voorbereidingen van de invoering van een vrachtwagenheffing in Nederland. Binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens gaan deze heffing betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen. De heffing is gebaseerd op de gereden afstand en waarbij per kilometer wordt betaald. Naar verwachting zal de vrachtwagenheffing in de loop van 2026 ingevoerd worden. Het belangrijkste element van de vrachtwagenheffing, in de transitie naar ZE wegtransport, is de terugsluis van de opbrengsten voor verduurzaming van de sector.

De vrachtwagenheffing gaat gelden voor binnenlandse en buitenlandse voertuigen die bedoeld zijn of gebruikt worden voor het vervoeren van goederen (vrachtwagens) met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg. Voor bepaalde voertuigen die (mogelijk) wel aan de definitie van vrachtwagen voldoen, geldt een vrijstelling of bestaat de mogelijkheid om ontheffing te verlenen.

De doelstellingen voor invoering van een vrachtwagenheffing in Nederland zijn:

1. Binnenlands en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg, door omzetting van vaste belastingen (w.o. motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij per gereden kilometer wordt betaald. Zo gaat al het vrachtverkeer meer dan nu betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen.
2. Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. In het regeerakkoord is afgesproken dat de netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector

² Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel

³ Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's

worden teruggesluisd naar de vervoerssector. Naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtwagens en afschaffing van het Eurovignet in Nederland, wordt de netto-opbrengst aangewend voor innovatie en verduurzaming (terugsluis) van de vervoerssector. De netto-opbrengst is dat wat overblijft van de inkomsten van de vrachtwagenheffing na aftrek van de 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. Door de netto-opbrengst terug te sluisen naar de vervoerssector draagt de vrachtwagenheffing bij aan een schonere en slimmere vervoerssector.

De heffing die in rekening wordt gebracht wordt vastgesteld aan de hand van het aantal geregistreerde kilometers op de wegen van het heffingsnetwerk⁴, vermenigvuldigd met het voor het voertuig geldende tarief.

Het tarief van de vrachtwagenheffing wordt mogelijk gekoppeld aan de 5 CO₂-emissieklassen als opgenomen in de Eurovignet-richtlijn. Hierbij geldt: hoe lager de uitstoot, hoe lager de heffing. Door de invoering van de vrachtwagenheffing gaat de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor vrachtwagens omlaag en ook vervalt de belasting zware motorrijtuigen (BZM) ofwel het Eurovignet in Nederland.

De vrachtwagenheffing wordt het belangrijkste instrument in de transitie naar ZE wegtransport. Jaarlijks moeten de netto opbrengsten van €260 miljoen naar de sector terugvloeien om deze te verduurzamen. Sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging heeft hierbij een vijftal standpunten.

▪ Differentieer vrachtwagenheffing op basis van de CO₂-uitstoot

ACEA en de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging zijn groot voorstander van de mogelijkheid om de infrastructuurheffingen voor zware bedrijfswagens te differentiëren naar hun CO₂-emissiewaarden, op voorwaarde dat deze differentiatie op een "inkomsteneutrale" manier wordt ingevoerd. Met andere woorden, het totale bedrag aan tolgelden dat van de vervoerssector wordt geïnd, mag niet stijgen. Concreet zou dit betekenen dat de tolgelden voor bepaalde voertuigen worden verhoogd, terwijl de tolgelden voor andere voertuigen worden verlaagd.

Het doel van een neutrale CO₂-differentiatieregeling moet zijn vervoerders krachtige stimulansen te bieden om verder te investeren in emissiearme technologieën en innovaties. Een succesvol systeem, dat het gebruik van zuinige voertuigen aanmoedigt, moet voorspelbaar zijn in de tijd en de heffingen moeten worden gedifferentieerd.

De Europese Commissie heeft, samen met de vrachtwagenindustrie, veel energie gestoken in de ontwikkeling van het computersimulatie-instrument VECTO. Met VECTO worden gecertificeerde CO₂-waarden beschikbaar gemaakt voor nieuwe vrachtwagens, waarmee een solide basis wordt gelegd voor een op CO₂ gebaseerde differentiatie van de tolheffing. VECTO zal in de nabije toekomst geleidelijk ook worden toegepast op nieuwe inschrijvingen van andere voertuigcategorieën. In toekomstige ontwikkelingsfasen van VECTO zal ook aandacht moeten worden besteed aan innoverende technologieën, zoals het gebruik van alternatieve brandstoffen en de elektrificatie van zware vrachtvoertuigen.

RAI Vereniging pleit ervoor om in de vrachtwagenheffing een CO₂ component, indien mogelijk inclusief 'well-to-wheel' emissies. De revisie van de eurovignet-richtlijn maakt dit mogelijk.

⁴ Autosnelwegen (A-wegen) en wegen waarop naar verwachting uitwijk zal plaatsvinden (met name N-Wegen en enkele gemeentelijke hoofdwegen)

- **De vrachtwagenheffing moet versneld worden ingevoerd in 2024**

In 2025 zullen de eerste steden de zero-emissies zones in werking stellen. Om de ambities zoals gesteld in het Klimaatakkoord te realiseren zijn er in 2025 minimaal 5.000 zero emissie trucks en in 2030 10.000 trucks nodig om zero-emissie stadszones tot een succes te maken. De voertuigen zijn beschikbaar, echter financiële stimulering is noodzakelijk. De opbrengsten van de vrachtwagenheffing moet de subsidieregeling AanZET aanvullen. Echter de AanZET regeling bevat geen 94 miljoen meer, conform het Klimaatakkoord, er is nog slechts 42 miljoen beschikbaar. Een groot deel van het budget van AanZET is al besteed aan de DKTI-3 regeling voor pilots, terwijl de transitie in de transportsector wacht op echte opschaling.

- **Indien snellere invoering van de vrachtwagenheffing niet haalbaar blijkt is het naar voren halen van de inkomsten noodzakelijk voor snellere CO2-reductie**

RAI Vereniging pleit ervoor om de inkomsten van de vrachtwagenheffing naar voren te halen naar 2024. Een zogenaamde 'voorfinanciering' zodat de opbrengsten eerder voor de sector beschikbaar komen om te verduurzamen. De noodzaak tot voorfinanciering is dat de 42 miljoen euro voor de nationale stimuleringsmaatregel AanZET een looptijd kent van 2022 tot 2024. De vrachtwagenheffing gaat op zijn vroegst in medio 2026. Dit heeft tot nadelig gevolg dat er een periode van twee jaar is waarbij er geen stimuleringsmiddelen beschikbaar zijn (subsidiegat). Voorfinanciering vanuit de vrachtwagenheffing is cruciaal voor verduurzamen van het wegtransport.



- **Verruim de terugbetaaltermijn voor de invoeringskosten**

De invoeringskosten van de vrachtwagenheffing zijn gestegen tot circa €400 miljoen. Dit betekent dat er de eerste jaren minder budget overblijft voor het verduurzamen van de sector. RAI Vereniging pleit er dan ook voor om de terugbetaaltermijn voor deze invoeringskosten te verdubbelen van 5 jaar naar 10 jaar. Het gevolg hiervan is dat er per jaar 40 miljoen euro in plaats van 80 miljoen euro van de inkomsten besteed moet worden aan de invoeringskosten. Zo blijft er netto meer budget beschikbaar voor de noodzakelijke stimulering van zero-emissie trucks, kan er al op korte termijn meer CO₂ winst behaald worden én wordt er cumulatief meer CO₂ bespaart.

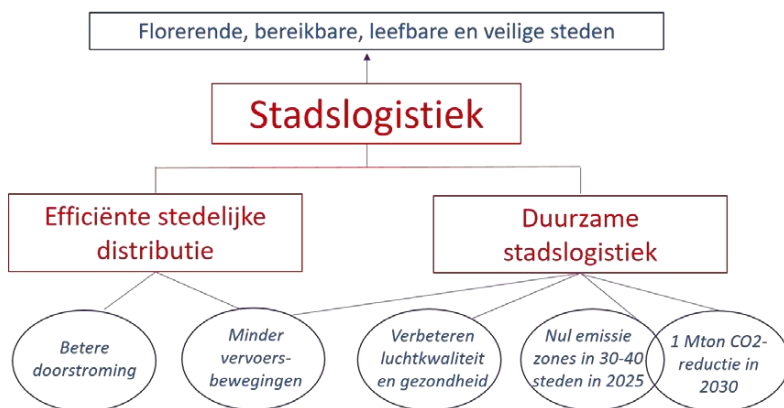
- **Terugsluis inkomsten vrachtwagenheffing gebalanceerd technologie-neutraal inzetten**

Het stimuleringsprogramma voor de terugsluis van de vrachtwagenheffing naar de sector dient naar de mening van RAI Vereniging 'gebalanceerd technologie-neutraal' te zijn. Laat het aan fabrikanten en de markt om met innovaties invulling te geven aan zero-emissie logistiek. Dat is ook van belang aangezien fabrikanten produceren onder Europese (CO₂) wet- en regelgeving. De markt

is gebaat bij een speelveld met handvatten voor alle relevante ZE-technologieën zoals BEV, FCEV en (P)HEV. Dit kan bijvoorbeeld door technologieën een verschillende absolute cap te geven in regelingen, zoals in de huidige AanZET en SEBA niet het geval is. RAI Vereniging pleit ervoor om de terugsluis van de inkomsten uit de vrachtwagenheffing gebalanceerd technologie-neutraal in te zetten.

5. Zero Emission Stadslogistiek

In 2014 hebben in totaal 57 organisaties, verdeeld over gemeentes, branche-organisaties en bedrijfsleven de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. Het streven van de Green Deal ZES is dat in 2025 de stadskernen emissievrij worden beleverd. Daarmee lopen partijen vooruit op de Europese wetgeving die stelt dat in 2050 alle voertuigen emissievrij moeten zijn. Doel van de Uitvoeringsagenda is om minder CO₂-uitstoot te realiseren door de inzet van zero-emissie voertuigen en door minder vervoersbewegingen te creëren. Zero-emissie stadslogistiek zorgt er voor dat de groeiende economische activiteit niet ten koste gaat van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in steden.



RAI Vereniging is verheugd over de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). Met de Uitvoeringsagenda is eenduidig beleid vastgelegd over de invoering van zero-emissie zones binnen steden. Het maakt een efficiënte en duurzame aanpak mogelijk van het groeiende goederen- en dienstenvervoer binnen steden.

Per ingang van april 2022 hebben 27 steden de Uitvoeringsagenda ondertekend en voeren daarmee in 2025 een zero-emissie zone voor stadslogistiek in. Dit veelal in het verlengde van eerder ingestelde milieuzones. De verwachting is dat het aantal steden toeneemt naar 40 conform het Klimaatakkoord. Er zijn heldere afspraken gemaakt die voor zero emissiezones gaan gelden, zodat de overgang uniform, haalbaar en betaalbaar is, ook voor de kleine ondernemers. Gemeenten moeten bijvoorbeeld het instellen van een zone minimaal vier jaar van tevoren aankondigen. Ook zijn de overgangsregelingen voor Euro V en VI vrachtwagens geharmoniseerd.

Toegangsregime voor de zero emissiezones

Op 5 oktober 2020 is door de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een brief aan de Tweede Kamer verzonden met daarin de contouren voor het toegangsregime voor de zero emissiezones.

De volgende drie basisafspraken gelden voor de introductie van iedere zone:

1. Gemeenten kondigen minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de zero-emissiezone aan. Dit is belangrijk om vroegtijdig aan iedereen duidelijkheid te geven.
2. Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie aan de uitlaat zijn om de zero-emissiezone voor stadslogistiek in te mogen.
3. Alle bestel- en vrachtauto's die rondrijden in de zero-emissiezone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie zijn.



Overgangsregeling vrachtauto's

In het Klimaatakkoord is voor Euro VI-vrachtauto's een overgangsregeling afgesproken voor bakwagens van 5 jaar en voor trekker-opleggercombinaties van 8 jaar. Deze is vooral ingegeven om de afschrijvingstermijnen van deze voertuigen zoveel mogelijk te respecteren. Niet voor iedere logistieke sector gelden dezelfde afschrijvingstermijnen en het aanbod van geschikte emissieloze vrachtauto's komt nog langzaam op gang. Daarom is overeengekomen dat het verstandig is om op de volgende manier invulling te geven aan de afspraken uit het Klimaatakkoord:

1. Euro VI-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekker-opleggercombinatie) uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in mogen rijden.
 2. Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de zero-emissie voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.
 3. Voor de toelating van plug-in hybride vrachtauto's worden op dit moment de technische mogelijkheden in kaart gebracht om vast te stellen of een vrachtauto emissieloos rijdt. Aansluitend wordt in beeld gebracht op welke wijze dit juridisch verankerd kan worden.
- **Zowel volledig elektrische, als ook waterstof en PHEV-bestelwagens moeten worden ingezet bij zero-emissie stadslogistiek**

RAI Vereniging is van mening dat onder de definitie van zero-emissie voertuigen zowel batterij elektrische als waterstof elektrisch en hybride (P)HEV voertuigen vallen en dat deze technologieën gelijke kansen moeten krijgen.

6. MILIEUZONERING

RAI Vereniging hecht grote waarde aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, wat met nadruk van belang is in stedelijke gebied.

In 2022 hebben in Nederland 15 gemeenten een milieuzone voor dieselloertuigen. Veelal hebben de gemeenten een individueel toelatingsbeleid dat afhankelijk was gemeentelijk beleid. De meeste steden hebben een milieuzone voor vrachtauto's. Enkele steden hebben naast een milieuzone voor vrachtauto's ook een milieuzone voor personen- en bestelauto's. Dat zijn Amsterdam, Arnhem, Den Haag en Utrecht. Amsterdam Den Haag, Eindhoven en Utrecht hebben daarnaast ook milieuzones voor autobussen, taxi's en/of brom- en snorfietsen.

- **Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor milieuzones**

RAI Vereniging is uitgesproken tegenstander van een lappendeken van lokaal ontwikkeld beleid gebaseerd op uiteenlopende criteria. Het in 2020 ingevoerde landelijke systeem voor de inrichting van milieuzones is een belangrijke stap in de goede richting. Door de harmonisatie weten automobilisten en vervoerders waar zij aan toe zijn als zij een milieuzone naderen.