

OP WEG NAAR DUURZAAM, EMISSIELOOS WEGTRANSPORT

Standpunten van de sectie Zware Bedrijfswagens, RAI Vereniging

Maart 2024

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. Het kabinet heeft vorig jaar het doel voor 2030 aangescherpt van 49% CO₂-reductie tot tenminste 55% CO₂-reductie ten opzichte van de uitstoot in het jaar 1990. Ook is het doel om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn en om dit doel ook te halen, richt het kabinet het beleid zelfs op 60% CO₂-reductie in 2030.

De wegtransportsector is belangrijk bij het terugdringen van de 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 een groot aantal steden worden per 1 januari 2025 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 elektrische vervoer in de transportsector is investeren in betrouwbaar en voldoende laadinfrastructuur essentieel
- PHEVs zijn een belangrijk onderdeel in het behalen van de klimaatdoelstellingen en de overgang naar zero emissie transport
- 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 netto-opbrengsten vanuit de vrachtwagenheffing moeten naar voren worden gehaald. Dit is noodzakelijk voor snellere CO₂-reductie
 - Terugsluis inkomsten vrachtwagenheffing gebalanceerd technologie-neutraal inzetten
- 5. **Zero-Emissie Stadslogistiek**
 - Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor zero-emissie zones
- 6. **Milieu-zonering**
 - Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor milieuzones

1. AANDRIJFTECHNOLOGIE

RAI Vereniging pleit voor de invoering van een realistisch, gebalanceerd technologie-neutraal 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 0,1% 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, technologie-neutraal 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 emissiearme 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, technologie-neutraal 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 brandstofspecificaties 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 lang op zich wachten. De openstelling van de subsidieregeling voor waterstof in mobiliteit (SWiM) in 2024 is een eerste stap in de goede richting.

- **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.

- PHEVs zijn een belangrijk onderdeel in het behalen van de klimaatdoelstellingen en de overgang naar zero emissie transport

RAI Vereniging is van mening dat PHEV's een belangrijke bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatdoelstellingen en de overgang naar zero emissietransport. Belangrijk te vermelden is dat in de transitiefase naar zero emissie transport PHEV's een positieve bijdrage leveren aan verlichting van netcongestie en niet toereikende laadinfrastructuur.

Voor de fabrikanten in Europa zijn de limieten die de Europese Commissie aan de CO₂ uitstoot stelt leidend in hun lange termijnstrategie voor de productie van verschillende typen aandrijving. Europese Commissie en de fabrikanten bewust is gekozen is voor een 'vlootdoelstelling' met betrekking tot de CO₂ reductie en niet voor een 'technologie verplichting'. Deze vorm van stimulering heeft namelijk bewezen de meest efficiënte manier te zijn om technologiesprongen te maken. Alleen zo komt er gezonde technologische competitie en betrouwbare vooruitgang. PHEV's maken een integraal onderdeel uit van de strategie van autofabrikanten om de Europese doelstellingen op het gebied van CO₂ uitstoot te realiseren.

- Het Europees 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, de bereikbaarheid en de economie. RAI Vereniging is geen voorstander van verscherpt nationaal beleid omdat dit in de meeste gevallen marktverstrend 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. Vanuit de herziening van de AFID is de AFIR² geformuleerd waarbinnen bindende doelstellingen zijn vastgelegd in de vorm van een verordening. In het AFIR-voorstel zijn minimum uitrolverplichtingen opgenomen die EU-lidstaten verplichten om, per alternatieve energiedrager, een bepaalde hoeveelheid (locaties en capaciteit) aan infrastructuur te realiseren.

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 nulmissie- en CO₂-neutralere oplossingen. Dit vergt een reeks

¹ Alternative Fuels Infrastructure Directive

² Alternative Fuels Infrastructure Regulation

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 publieke als private 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 markt gebaseerde 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 het Fit-for-55 pakket is de AFIR opgenomen. ACEA en de sectie Zware Bedrijfswagens van RAI Vereniging steunen de AFIR verordening maar zien er ook op toe dat de Nederlandse overheid deze op een adequate en snelle manier ten uitvoer brengt.

▪ 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 de vraag naar elektrische energie.

Om bovenstaande te bereiken zijn drie trajecten noodzakelijk:

- De uitbreiding van het (semi) publieke en private 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.

RAI Vereniging onderstreept het belang om voor de compatibiliteit van het voertuig met de laadinfrastructuur aan te sturen op in de Europese wetgeving opgenomen standaards. Dat geldt ook voor de ontwikkelingen op het gebied van Smart Charging en Cybersecurity. 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 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 Aanschafsubsidiereregeling 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 voor 2022 (13,5 miljoen) en die voor 2023 (57,4 miljoen) snel overtekend en uitgegeven zijn. Voor de AanZET in 2024 is er 45 miljoen gereserveerd.. Deze beschikbare miljoenen zijn een druppel op de gloeiende plaat. [PANTEIA](#) berekende in 2021 al dat voor de transitie naar ZE Stedelijke distributie 1,5 miljard euro nodig is voor de aanschaf van voertuigen (tot 2030). 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 Aanschafsubsidiereregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) 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 AanZET is aan te merken als staatssteun en is daarom eind 2023 gewijzigd conform de staatssteunkaders binnen Europa. Door deze wijziging mag de maximale steunintensiteit voor grote ondernemingen nog maar 30% zijn. Daarnaast kunnen ondernemers vanaf 2024 nog maar voor één vrachtwagen per dag subsidie aanvragen. De subsidie kan variëren tussen 6.000 en 98.000 euro per voertuig.

Deze subsidie kan in veel gevallen worden aangevuld met de huidige MIA/Vamil-regelingen. Het subsidieplafond voor 2024 is op basis van de huidige prognose voldoende om 1.000 nieuwe emissieloze vrachtauto's te subsidiëren, uitgaande van een subsidie van gemiddeld €45.000 per truck. De regeling sluit nauw aan bij SSEB³. 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 SEBA⁴, SEBB en AanZET budgetneutraal worden samengevoegd met regelingen als

³ Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel

⁴ Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's

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 subsidieregelingen zijn volstrekt onvoldoende om deze transitie vorm te geven. Vandaar dat extra middelen in de vorm van een terugsluis van de inkomsten die de overheid krijgt via de vrachtwagenheffing noodzakelijk is.

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 een deel van de Nederlandse wegen. De heffing is gebaseerd op de CO₂-uitstoot van het voertuig en 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 zero-emissie wegtransport, is dat de netto-opbrengsten worden teruggesluisd voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. De verwachte terugsluis aan netto-opbrengst is +/- 250 miljoen euro per jaar gebaseerd op een gemiddeld heffingsstarief van €0,15 per kilometer.

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 aan te vragen.

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 op basis van CO₂-uitstoot van het voertuig 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 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 heffingsnetwerk⁵, vermenigvuldigd met het voor het voertuig geldende tarief.

⁵ Autosnelwegen (A-wegen) en wegen waarop naar verwachting uitwijk zal plaatsvinden (met name N-Wegen en enkele gemeentelijke hoofdwegen)

Het tarief van de vrachtwagenheffing wordt gekoppeld aan een aantal CO₂ euro-emissieklassen als opgenomen in de Eurovignet-richtlijn. Hierbij geldt: hoe lager de CO₂-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 €250 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 er groot voorstander van om de infrastructuurheffingen voor zware bedrijfswagens te differentiëren naar hun CO₂-emissiewaarden, op voorwaarde dat deze differentiatie op een "inkomstenneutrale" 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 om 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.

- **De netto-opbrengsten vanuit de vrachtwagenheffing moeten naar voren worden gehaald. Dit is noodzakelijk voor snellere CO₂-reductie**

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 minimaal 10.000 trucks nodig om zero-emissie stadszones tot een succes te maken. De voertuigen zijn beschikbaar, echter zonder financiële stimulering is dit niet haalbaar. Met de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing zal onder andere de subsidieregeling AanZET gevuld worden. Voor 2024 wordt er 45 miljoen naar voren gehaald.

RAI Vereniging pleit ervoor om de inkomsten van de vrachtwagenheffing naar voren te halen voor 2024 en 2025. Een zogenaamde 'voorfinanciering' zodat de opbrengsten eerder voor de sector beschikbaar komen om te verduurzamen. De noodzaak tot voorfinanciering is dat de vrachtwagenheffing op zijn vroegst medio 2026 ingaat. 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 dus cruciaal voor verduurzamen van het wegtransport.



ZWARE BEDRIJFSWAGENS

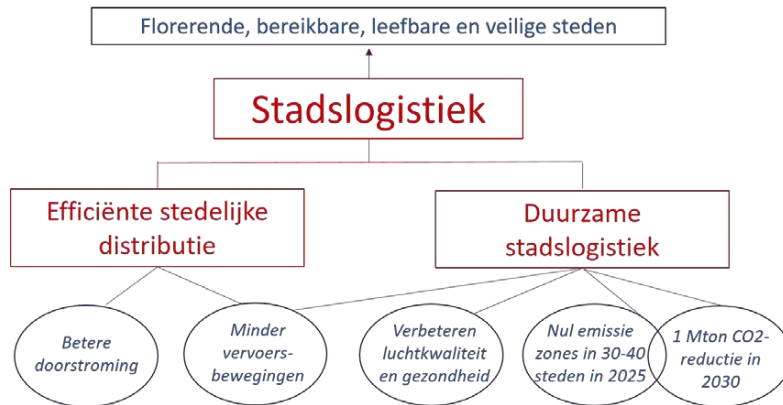


- **Terugsluis inkomsten vrachtwagenheffing gebalanceerd technologie neutraal inzetten**

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. De terugsluis van de vrachtwagenheffing voorziet in een stimuleringspakket voor de aanschaf van batterij-elektrische vrachtvervoer door de AanZET en de aanschaf van waterstof vrachtvervoer door de toekomstige Stimuleringsregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM). RAI Vereniging pleit ervoor om de terugsluis van de inkomsten uit de vrachtwagenheffing gebalanceerd technologie neutraal in te blijven zetten.

5. Zero-Emissie 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.

Inmiddels hebben 29 gemeenten een besluit genomen tot invoering van een zero-emissie voor stadslogistiek waarvan 20 de zone al invoeren per 1-1- 2025 .. De verwachting is dat het aantal steden toeneemt naar 40 conform het Klimaatakkoord. Er zijn heldere afspraken gemaakt die voor zeroemissiezones 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.



- **Heldere, landelijke criteria vormen een essentiële succesfactor voor zero-emissie zones**

In het Klimaatakkoord is voor Euro VI-vrachtauto's een overgangsregeling afgesproken voor bakwagens van 5 jaar en voor trekker-opleggercombinaties van 8 jaar.

RAI Vereniging is een groot voorstander van geharmoniseerde en landelijk geldende afspraken omtrent de toegang tot zero-emissie zones zodat een lappendeken van lokaal ontwikkeld beleid kan worden voorkomen.

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 dieselveertuigen ingesteld. Veelal hebben de gemeenten een individueel toelatingsbeleid dat afhankelijk was van gemeentelijk beleid. De meeste steden hebben een milieuzone voor vrachtauto's. 4 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. Sinds 1 april 2021 hebben alle gemeenten met een milieuzone voor personen- en bedrijfsauto's de ondergrens van emissieklasse 4 en is er in de praktijk sprake van een uniform toegangsregime. De harmonisatie heeft voor milieuzones voor vrachtauto's nauwelijks tot verandering geleid. Door de harmonisatie weten automobilisten en vervoerders waar zij aan toe zijn als zij een milieuzone naderen.