

Inbreng AO Vrachtwagenheffing d.d. 6 maart 2019

Geacht Kamerlid,

Op 6 maart a.s. staat het AO Vrachtwagenheffing geagendeerd. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) vraagt graag uw aandacht voor de volgende punten bij de bespreking van de vrachtwagenheffing tijdens het AO.

Aanleiding

In november heeft de minister het beleidskader vrachtwagenheffing naar de Kamer gestuurd. Hierin staan de uitgangspunten ten aanzien van de heffing, de hoogte en differentiatie van het tarief, alsook de besteding van de inkomsten genoemd.

De NVDE is voorstander van een snelle invoering van de vrachtwagenheffing, die eigenlijk alleen maar voordelen kent. Een slim vormgegeven heffing maakt het vrachtverkeer schoner, ze ontlast de Nederlandse wegen (vrachtverkeer gebruikt nu de Nederlandse wegen om de heffingen in Duitsland en België te omzeilen), en de opbrengsten worden teruggesluisd naar de sector ten behoeve van investeringen in duurzaamheid en innovatie.

Bij de vormgeving van de heffing moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen in de truckmarkt in de komende vijf à tien jaar. De ontwikkeling van nulemissietrucks gaat in een hoog tempo en de huidige emissienormen zullen in 2023 achterhaald zijn, aangezien deze al sinds 2014 gelden.

In het kort pleit de NVDE voor het volgende:

- 1. Vraag de minister naar de optie van invoering van **twee tarieven**: een **basistarief** voor alle trucks mét emissies, en een **halftarief of nultarief** voor alle nulemissietrucks (elektriciteit en waterstof). De huidige Europese wetgeving biedt deze mogelijkheid al, en toekomstige wetgeving gaat het waarschijnlijk zelfs verplichten.*
- 2. Gebruik een aanzienlijk deel van de opbrengsten voor het **stimuleren van de aanschaf van nulemissietrucks** om de transitie verder te versnellen.*

Hieronder lichten we deze punten verder toe.

Achtergrond: Toekomstbestendige vormgeving van de heffing

Het kabinet voorziet invoering van de heffing in 2023. Het heffingsontwerp zal daarom rekening moeten houden met drie relevante ontwikkelingen in de truckmarkt in de komende vijf à tien jaar.

Ten eerste zal de huidige, meest moderne emissienorm 'Euro VI' (voor PM en NO_x, niet voor CO₂) tegen die tijd standaard zijn. Al vijf jaar (sinds 1 januari 2014) moeten alle nieuwe trucks namelijk aan deze norm voldoen. Aangezien trucks gemiddeld zo'n zeven jaar meegaan, betekent het dat in de periode vanaf 2023 vrijwel alle kilometers op het hoofdwegennet met Euro VI-trucks zullen worden afgelegd. Een Euro VII-norm zit vooralsnog niet in de planning. Voor de Nederlandse heffing bieden de Euro-normen daarom geen betekenisvolle differentiatiemogelijkheid, laat staan een prikkel tot innovatie: vrijwel alle vrachtwagens dreigen in hetzelfde tarief te vallen.

Ten tweede zullen fabrikanten in 2023 vol in de slag zijn om aan de (zeer recentelijk aangenomen) nieuwe CO₂-emissie-eisen te voldoen die [in 2025](#) van kracht worden. Een flink deel van de ontwikkelingsspanning zal gaan richting nulmissietrucks, ook gezien de strengere eisen voor 2030. Daarmee zal er binnen enkele jaren een behoorlijke keuze zijn in batterij-elektrische trucks (zie tabel onderaan in bijlage).

Ten derde hebben de Raad en het Europese Parlement ook besloten om nulmissietrucks maximaal 2 ton extra voertuiggewicht toe te staan ten opzichte van dieseltrucks, en om vanaf september 2020 langere, rondere truckcabines toe te staan. Deze maatregelen maken veel grotere batterijpakketten mogelijk, waardoor elektrische trucks zo'n 300 kilometer verder kunnen rijden dan voorheen, zonder verlies aan laadvermogen of ruimte. Het is een teken dat de Europese Unie nulmissietrucks serieus neemt, ook voor langeafstand-transport.

Ten vierde zullen de kosten en energiedichtheid van batterijen de komende vijf à tien jaar sterk verbeteren. Omdat elektrische trucks veel efficiënter zijn dan dieseltrucks, en daarom circa 70% lagere energiekosten per kilometer hebben, zullen deze een zeer interessante propositie worden voor grote delen van de markt.

1. Halftarief of nultarief voor nulmissietrucks op basis van Europese wetgeving

*Vraag de minister naar de optie van invoering van **twee tarieven**: een **basistarief** voor alle trucks mét emissies, en een **halftarief of nultarief** voor alle nulmissietrucks (elektriciteit en waterstof). De huidige Europese wetgeving biedt deze mogelijkheid al, en toekomstige wetgeving gaat dit waarschijnlijk zelfs verplichten.*

Zoals ook aangegeven in het Beleidskader (midden p.2) speelt Europese wet- en regelgeving een belangrijke rol bij de uitwerking. De huidige [Eurovignetrichtlijn](#) bepaalt de wijze waarop de tarieven van de vrachtwagenheffing mogen worden opgebouwd. Artikel 7 *octies* specificeert dat lidstaten de tarieven *moeten* differentiëren op basis van de genoemde Euro-emissienormen van de truck, en dat het hoogste tarief maximaal het dubbele mag zijn van het laagste. De vraag is dus niet of Nederland de heffing differentieert op emissies, maar *hoe*.

Als Nederland 'Euro VI' kiest als strengste norm, zullen alle vrachtwagens in hetzelfde tarief vallen. De heffing zou hiermee geen enkele prikkel tot innovatie geven, terwijl nulmissietrucks vanzelfsprekend aan een nog strengere norm voldoen, namelijk nulmissie. Daarom geeft het Europees recht de mogelijkheid om alle 'conventionele' trucks op een basistarief te zetten en nulmissietrucks een korting van in ieder geval 50% op dit basistarief te geven.

De Europese Commissie heeft in mei 2017 bovendien [voorgesteld](#) om nulmissietrucks *verplicht* een korting van 75% te geven ten opzichte van het *maximumtarief*. Het Europees Parlement [stelt](#) een grotendeels vergelijkbare 50% korting voor ten opzichte van het *gemiddelde* tarief. Het Finse voorzitterschap (vanaf 1 juli 2019) geeft aan dat ze het dossier willen oppakken. Het lijkt waarschijnlijk dat dit voor 2023 gaat uitmonden in een verplichte tolkorting voor nulmissietrucks.

Duitsland is recentelijk nog een stap verder gegaan: vanaf 1 januari 2019 heeft het nulmissietrucks volledig vrijgesteld van de daar geldende 'LKW Maut'. De Europese Commissie heeft in zijn juridische opinie (januari 2019) hiertegen geen bezwaar gemaakt. Logischerwijs is dit daarmee ook een optie voor Nederland, zeker omdat het Regeerakkoord stelt dat Nederland wil aansluiten bij de omringende landen.

Het voornaamste voordeel is dat de kilometerheffing dan gaat werken als een aanjager van innovatie en de transitie naar nulmissie-goederenvervoer, en een forse bijdrage kan gaan leveren aan de doelstelling om de CO₂-uitstoot in Nederland in 2030 met 49% te reduceren ten opzichte van 1990. Bijkomend voordeel van een korting voor nulmissietrucks is dat het ook mee zal helpen om de doelstelling van emissievrije stedelijke distributie in 2025 te halen. Ook stedelijke trucks maken immers gebruik van het hoofdwegennet waarop de heffing van kracht wordt.

De vrachtwagenheffing zal op zichzelf leiden tot een positieve modal shift. Ook als nulmissietrucks korting krijgen zal deze positieve modal shift blijven bestaan. Als nulmissietrucks volledig worden vrijgesteld is er een risico op modal shift van binnenvaart naar wegvervoer omdat de kosten per kilometer van elektrische trucks laag zijn. Echter, dit risico bestaat ook als de kilometerheffing niet wordt ingevoerd. Daarnaast zou het in dit geval een shift zijn van binnenvaart met emissies naar wegvervoer zonder emissies, dus in principe nog steeds met een positief milieueffect. De beste manier om negatieve modal shift te vermijden is door binnenvaart ook te elektrificeren. Dit kan bijvoorbeeld door elektriciteit geleverd aan de binnenvaart op te nemen in het Register Energie Vervoer (REV).

2. Gebruik van de opbrengsten

Gebruik een aanzienlijk deel van de opbrengsten voor het stimuleren van de aanschaf van nulmissietrucks om de transitie verder te versnellen.

Op p. 10 van het Beleidskader stelt de minister dat de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de MRB op vrachtauto's en middelen voor innovatie en verduurzaming.

Om de sector ook de mogelijkheid te bieden om een schonere vrachtwagen aan te schaffen, pleit de NVDE ervoor om een aanzienlijk deel van de opbrengsten van de kilometerheffing in te zetten voor aanschafvoordelen voor nulmissietrucks om de transitie extra te versnellen. Hiermee kan de onrendabele top van nulmissietrucks worden weggenomen. De hoge aanschafprijs is immers het grootste obstakel voor de transitie naar zero-emissie mobiliteit. Bij voorkeur sluit een dergelijke aanschafsubsidie zo nauw mogelijk aan bij de vermeden CO₂, bijvoorbeeld door differentiatie op basis van voertuiggewicht en actieradius.

Waarom beide instrumenten?

De NVDE pleit voor het aanjagen van de transitie met beide instrumenten: de heffing zelf en het gebruik van de opbrengsten ervan. Beide instrumenten hebben immers specifieke sterkten en zwakten. Gebruik van (een korting op) de heffing zelf heeft als groot voordeel dat hij met name een prikkel biedt aan de kilometervreeters in de markt; hoe meer kilometers, hoe groter de korting. De korting is proportioneel aan de CO₂-reductie en daarmee kosteneffectief. Gebruik van de opbrengsten, middels bijvoorbeeld een aanschafsubsidie voor nulmissietrucks, heeft als voordeel dat het de voornaamste investeringshobbel (de vooralsnog hogere aanschafprijs) wegneemt.

Over de NVDE:

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) vertegenwoordigt meer dan duizend bedrijven die werken aan een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie. Met deelnemers vanuit alle invalshoeken versnelt de NVDE het proces van energietransitie met kracht, inspiratie en veel enthousiasme.

Bijlage: Ontwikkeling aanbod nulemissietrucks

De ontwikkeling van nulemissietrucks ligt wat achter op die van nulemissie personenauto's. Lange tijd was de gedachte dat de prijs en het gewicht van batterijpakketten voor trucks een onoverkomelijke barrière vormden.

Dit is echter aan het veranderen. De [blog](#) van Auke Hoekstra zet uiteen waarom de sterke daling van de kosten en het gewicht van batterijpakketten, in combinatie met de hoge energie-efficiency (en daarmee lage energiekosten), elektrische trucks binnen afzienbare tijd een even duurzame als economisch aantrekkelijke optie zal maken. Ook in het zware vervoer over langere afstanden (hoe meer kilometers per jaar, hoe meer besparing).

Alleen al in het afgelopen jaar hebben [Daimler](#), [Volvo](#), [MAN](#), [VDL/DAF](#), [BYD](#), [Renault](#) en [Tesla](#) dan ook serieproductie van elektrische trucks aangekondigd, in alle marktsegmenten (zie ook overzicht in de tabel). Ook waterstoftrucks zijn nulemissie. Een verschil is dat de genoemde fabrikanten in het algemeen wel werken aan de ontwikkeling van waterstoftrucks, maar zich nog niet hebben gecommitteerd aan serieproductie.

De ervaring met nulemissie personenauto's laat zien dat een dergelijke transitie tijd en inspanning vergt. Nederland heeft de kans om, net als bij auto's, een koploperpositie te verwerven met een slimme mix van beleidsinstrumenten. Een goed ingerichte kilometerheffing voor vracht is daar een belangrijk instrument in.

Fabrikant	Model	Tonnage	Bereik	Status
Daimler	eCanter urban delivery truck	7.5t	120 km	In productie
Renault	D Wide Z.E.	26t	200 km	Leverbaar 2019
MAN	e-TGM	26t	200 km	Tests / Pre series, productie 2021
Daimler	eActros	18-26t	200 km	Tests / Pre series. 2021 serieproductie
Scania	PHEV compatible with e-highway	26t	No limits on catenary	Tests / Pre series
DAF	CF Electric	37t	100 km	Tests / Pre series
Hyundai	FC electric truck	18t	400 km	1,000 Zwitserland in 2019
Avevai	Iona truck	Payload: 2,5t	300km	Leverbaar mei 2019

Volvo	Volvo FL electric	16t	300 km	Tests / Pre series. Serieproductie 2019
Volvo	Volvo FE electric	27t	200 km	Tests / Pre series. Serieproductie 2019
Renault	D Z.E.	16t	300 km	Test gepland. Serieproductie 2019
DAF	LF Electric	19t	220 km	Tests gepland
BYD	T9	36t	270 km	In productie, geen plannen voor Europa aangekondigd
BYD	T7	11t	200 km	In productie, geen plannen voor Europa aangekondigd
BYD	T5	7.3t	250 km	In productie, geen plannen voor Europa aangekondigd
Tesla	Semi	36t	800km	Plannen voor Europa maar nog geen officieel tijdpad