



Reactie consultatie MJP-terugsluis en voorfinanciering Vrachtwagenheffing

TLN, evofenedex en VERN zijn blij dat het Meerjarenprogramma (MJP) voor de terugsluis van de opbrengsten van de Vrachtwagenheffing nu in concept is gepubliceerd. We hebben dit perspectief voor ondernemers direct na het verschijnen van de stukken gepubliceerd op onze websites, zie onder andere: [Meer subsidie verduurzaming door vrachtwagenheffing - Transport en Logistiek Nederland \(tln.nl\)](https://www.tln.nl). Voor het samenstellen van de inhoud van het MJP hebben het Ministerie van I&W, en de sectorpartijen TLN, evofenedex en VERN de afgelopen periode nauw samengewerkt, inzichten gedeeld en waar nodig compromissen bereikt. Op hoofdlijnen ondersteunen TLN, evofenedex en VERN daarom de koers van het MJP. Niettemin maken we graag gebruik van deze consultatie om enkele zaken onder de aandacht te brengen. Dat betreft aspecten die we eerder bij de voorbereidingen hebben benoemd, maar ook enkele gekozen formuleringen in deze laatste versie van het concept-MJP. Tenslotte plaatsen we het MJP graag in de context van de huidige transitiefase en de cruciale belemmeringen die met dit MJP niet worden weggenomen.

1. Voorfinanciering onmisbaar voor verduurzaming sector

De voorstellen laten feitelijk een knip zien tussen het MJP dat vanaf 2026 in werking treedt en het stimuleringspakket voor de jaren 2024 en 2025, veelal geduid als voorfinanciering. De gekozen formulering lijkt rekening te houden met de kans dat uiteindelijk besloten wordt vóór de invoering van het MJP, echter zonder de toepassing van de voorfinanciering. Als die situatie zich voordoet, kunnen de afspraken die vervoerspartijen gemaakt hebben in het Klimaatakkoord van 2019 niet op tijd gerealiseerd worden. De overeengekomen doelen voor bijvoorbeeld de invoering van zero emissiezones in 2025 zijn tot stand gekomen op basis van de afspraak dat uiterlijk in 2024 de Vrachtwagenheffing zou worden ingevoerd inclusief de netto terugsluis voor de verduurzaming en innovatie van het weggoederenvervoer. Die afspraak betekende dat er met ingang van 2024 minimaal 250 miljoen euro per jaar beschikbaar zou zijn om ondernemers te ondersteunen bij hun verduurzaming. De invoering van de Vrachtwagenheffing bleek vervolgens meer voorbereidingstijd te vergen waardoor de invoering is verschoven naar 2026.

2. Subsidiebudget juist van belang in beginjaren transitie

TLN, evofenedex en VERN hebben de vertraging van de Vrachtwagenheffing geen reden willen laten zijn om de afspraken over de verduurzaming van de sector evenredig uit te stellen of om de ambities te verlagen. In plaats daarvan zijn we gekomen op het spoor van voorfinanciering om ondanks een latere invoering van de Vrachtwagenheffing toch op tijd het beoogde ondersteuningsbudget beschikbaar te krijgen voor de verduurzaming van de sector. Wij zijn blij dat het Kabinet de noodzaak van voorfinanciering heeft herkend en heeft opgenomen in de stukken. Gelijktijdig weten we dat het volledige budget in de voorfinanciering politiek niet haalbaar werd geacht. Daarom staat er in de stukken nu een voorfinanciering van 70 miljoen (2024) en 100 miljoen (2025) in plaats van het begrote, volledige budget van minimaal 250 miljoen per jaar. De voorfinanciering ter grootte van 170 miljoen euro voor de komende twee jaar vormt een pregnant verschil met het oorspronkelijk geraamde bedrag van minimaal 500 miljoen euro. Het zijn bovendien cruciale jaren om tijdig de transitie van experimenteeruimte naar brede toepassing in de praktijk te brengen. Het moet nu gaan gebeuren.



3. Terugbetaling voorfinanciering naar achteren verschuiven ten behoeve van transitie

Uit de stukken blijkt dat wordt voorgesteld om de voorfinanciering van 170 miljoen direct terug te betalen uit de opbrengsten van de Vrachtwagenheffing in de jaren 2026 en 2027 terwijl er vanuit gegaan wordt dat de invoering van de Vrachtwagenheffing pas medio 2026 effectief zal kunnen zijn. In dat jaar zijn dus niet alleen de inkomsten gehalveerd maar verlaagt bovendien de terugbetaling het netto beschikbare bedrag naar slechts 55 miljoen euro. Een schril contrast met de geraamde 250 miljoen euro per jaar. Het terugbetalen van de voorfinanciering in de jaren 2026 en 2027 hebben wij eerder sterk ontraden omdat juist in de beginjaren van de transitie ondernemers behoefte hebben aan een groot subsidiebudget, met name voor aanschaf van zero emissie vracht- en bestelauto's en de bijbehorende energievoorzieningen. Daarop is ook de afspraak gebaseerd over de invoering van zero emissiezones per 2025. De pijlsnelle overtekening van de afgelopen twee jaar van de AANZET-subsidieregeling onderstreept deze noodzaak. Ondernemers dragen graag bij aan de omslag naar zero emissievervoer maar zij kunnen dat in deze fase onmogelijk realiseren zonder het beoogde, toereikende subsidiebudget.

4. Zorg nu voor voldoende subsidiebudget

Per saldo zien we dus niet alleen een vertraging in de tijd maar bovendien ook een substantiële beperking van de subsidie die over de jaren 2024 tot en met 2027 maar 375 miljoen euro inhoudt in plaats van tenminste 1 miljard euro bij volledige beschikbaarheid. Het beschikbare budget volgens het concept-MJP bedraagt tot 2028 dus maximaal 37,5 procent ten opzichte van de oorspronkelijke raming. Het volledige budget van ten minste 250 miljoen euro komt dus pas vanaf 2028 beschikbaar! Zeker wanneer uiteindelijk besloten zou worden om niet te kiezen voor de voorfinanciering zoals in de stukken opgenomen als stimuleringspakket, zal het bedrijfsleven zeker de overstap naar zero emissie goederenvervoer niet overeenkomstig de doelen in het Klimaatakkoord kunnen maken. De voorfinanciering is dus noodzakelijk terwijl de terugbetaling ervan in 2026 en 2027 bezien vanuit de transitie een onjuist voorstel is. Juist in de beginjaren heeft het bedrijfsleven behoefte aan voldoende subsidiebudget om de opschaling van duurzame transportwijzen te realiseren. Kortom, voorfinanciering is noodzakelijk, de terugbetaling kan beter in de latere jaren plaatsvinden en eigenlijk zou er voor de aanschafondersteuning zoals AANZET geen beperkend budget moeten gelden. Dan grijpen ondernemers mis en moeten zij hun plannen voor de aanschaf van zero emissievoertuigen uitstellen tot een volgend subsidiejaar. Voor het bedrijfsleven zou het subsidie-instrument veel beter werken wanneer het volledige budget van de terugsluis tot 2030 vanaf 2024 naar behoefte beschikbaar zou zijn. Op die manier kunnen ondernemers de meest vooruitstrevende transitie realiseren.

5. Besteed terugsluisgeld voor H2 toekomstbestendig

De toepassing van waterstof vormt een belangrijk spoor in de verduurzamingsopgave van het goederenvervoer over de weg. Ten opzichte van batterij-elektrische vrachtauto's vergt de waterstoftechnologie wellicht nog wat meer ontwikkelingstijd voor brede toepassingsmogelijkheden. Naast waterstof-elektrische aandrijving via een brandstofcel lijkt er een toenemende belangstelling voor de inzet van een waterstof-verbrandingsmotor (H2ICE) in vrachtauto's. In de laatste versie van het MJP lijkt hiermee rekening gehouden te worden omdat er niet specifiek wordt ingezet op waterstof-elektrische aandrijving maar op de bredere definitie 'waterstofvrachtauto'. Voor de besteding van de terugsluis gaan sectorpartijen uit van investeringen in een toekomstbestendige aanpak. De waterstof-elektrische vrachtauto betreft een zero-emissietoepassing en valt onbetwist binnen de gedachte achter toekomstbestendige technologie. Niettemin zijn de hoge meerkosten en de lagere energie-efficiëntie vooralsnog nadelen ten opzichte van batterij-elektrische trucks.



De ruimere actieradius van waterstof-elektrische vrachtauto's kan deze vorm van zero emissie vervoer voor specifieke inzet desondanks toch een doorslaggevend voordeel bieden. De inzet van H2ICE is nog pril en voor sommigen veelbelovend omdat het de geschetste nadelen van waterstof-elektrische aandrijving zou kunnen verminderen of zelfs opheffen. Vanuit de overeengekomen invalshoek van de besteding van de terugsluis is van belang dat de H2ICE door de Europese Commissie wordt herkend als een toekomstbestendig alternatief. Vanaf dat moment lijkt vanuit TLN, evofenedex en VERN waar nodig de besteding van terugsluisgeld aan de H2ICE-toepassing gerechtvaardigd.

6. Geef nu hoogste prioriteit aan geld en stroom

De inzet van batterij-elektrische vracht- en bestelauto's vergt geld en stroom. Voor beide geldt een knellende schaarste. Het schrappen van de voorfinanciering voor 2024 en 2025 zou een financiële blokkade inhouden voor de transportsector. Eenzelfde blokkade zien ondernemers wanneer de netbeheerder niet binnen een redelijke termijn de elektriciteitsaansluiting kan realiseren die ondernemers nodig hebben om te kunnen voldoen aan de eisen die samenvallen met het instellen van de zero-emissiezones of meer in algemene zin de transitieafspraken in het Klimaatakkoord. Wanneer deze problemen zich afzonderlijk of zelfs in samenhang manifesteren, is het voor transportondernemers onmogelijk om de afspraken uit het Klimaatakkoord te realiseren. De overeengekomen randvoorwaarden geld en stroom worden dan niet op tijd ingevuld terwijl transportondernemers daarop geen invloed hebben of daarvoor geen toereikende, tijdig beschikbare en betaalbare alternatieven zien. Dat betreft niet alleen het voertuig, de laadinfrastructuur en de netaansluiting maar ook de zogenoemde mitigerende maatregelen zoals extra investeringen in thuisbatterijen omdat het elektriciteitsnetwerk het niet aankan. In dat scenario zou het aanpassen van de afspraken over de zero-emissiezones onvermijdelijk worden en bijvoorbeeld ingevuld kunnen worden door geen voorwaarden te stellen aan de overgangperiode tussen 2025 en 2030. Wat dan overblijft is een vormvrije manier om uiterlijk in 2030 te voldoen aan de zero emissie-eisen die in de beoogde stadszones zullen gelden. TLN, evofenedex en VERN ondertekenden in 2019 het Klimaatakkoord met ambitie en zien niets liever dan een tijdige realisatie van de afspraken inclusief de randvoorwaarden die daarmee onlosmakelijk verbonden zijn. Een ongelimiteerde voorfinanciering op de terugsluis en het tijdig realiseren van een toereikende netaansluiting zijn voor de komende jaren sector breed van belang voor de transitie naar duurzaam vervoer en zelfs cruciaal voor bedrijven in stadsdistributie.

7. Zorg voor betaalbare hernieuwbare brandstoffen

Het gepubliceerde concept-MJP biedt geen financiële ondersteuning voor de inzet van transitiebrandstoffen zoals HVO en bioLNG. De sectorpartijen vinden dat een goede keuze omdat zij het terugsluisgeld graag toekomstbestendig inzetten. Een subsidie voor overbruggingsbrandstoffen in afwachting van de sector brede toepassing van zero emissietechnologie hoort daar niet bij. Het huidige concept-MJP maakt bovendien duidelijk dat er tot 2028 maar 37,5% van de beoogde netto opbrengst van de vrachtwagenheffing beschikbaar is. Het budget dat op die manier beschikbaar is, is al lang niet toereikend voor de beoogde, tijdige ingroei van zero emissie vrachtauto's. Een subsidie op hernieuwbare brandstoffen ten laste van de terugsluis zou het budget voor zero emissie voertuigen het budget navenant verminderen terwijl het voor de compensatie van de meerkosten voor hernieuwbare brandstoffen niet meer dan een druppel op een gloeiende plaat zou kunnen inhouden. Daarnaast komen er op grond van Brusselse afspraken instrumenten die het prijsverschil tussen fossiele en hernieuwbare brandstoffen gaan verkleinen of zelfs opheffen. Dat betreft het emissiehandelssysteem voor mobiliteit en de gebouwde omgeving (ETS2) en de fiscale herziening van transportbrandstoffen (ETD) die in voorbereiding is.



Het zal echter ten minste tot 2026 duren voordat deze instrumenten ingevoerd en effectief kunnen zijn. Dat een subsidie op hernieuwbare brandstoffen geen onderdeel is van het concept-MJP betekent niet dat sectorpartijen de ondersteuning van HVO en bioLNG onverstandig vinden. Integendeel, juist in de jaren totdat de genoemde Brusselse richtlijnen werkzaam zijn, is het van groot belang dat ondernemers, die nog niet kunnen overstappen naar zero emissie technologie, gebruik kunnen maken van betaalbare hernieuwbare brandstoffen. Zo kunnen zij op korte termijn wezenlijk bijdragen aan CO2-reductie. Daarom zouden dergelijke brandstoffen tegen concurrerende prijzen beschikbaar moeten kunnen zijn. In het kader van de algehele energietransitie zien de sectorpartijen hier grond voor een overbruggingsregeling ten laste van het Klimaatfonds zodat een groter aandeel hernieuwbare brandstoffen op een betaalbare manier kan worden ingevoegd in het mobiliteitssysteem. Specifiek voor de transportsector kan dat de betaalbare toepassing van HVO100 en bioLNG mogelijk maken. Sectorpartijen geven de overheid graag in overweging om het Klimaatfonds te benutten voor de stimulering van transitiebrandstoffen in het (goederen)vervoer.

Zoetermeer, 27 juli 2023

Rob Aarse
Beleidsadviseur Duurzaamheid
Transport en Logistiek Nederland

//