

Internetconsultatie – Terugsluis vrachtwagenheffing

– 1 september 2023

Met veel interesse heeft de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) kennisgenomen van zowel de voorgenomen vrachtwagenheffing als de terugsluis voor de jaren 2024 en 2025. De NVDE is tevreden dat de tariefdifferentiatie in de vrachtwagenheffing stevig inzet op maximale instroom van zero-emissievoertuigen en daarmee op structurele verduurzaming van de sector (variant 2). Daarnaast draagt deze variant het meeste bij aan het reduceren van stikstofemissies, hetgeen de hele energietransitie ten goede komt. Ook zijn wij tevreden met het voornemen om een deel van de opbrengsten via een terugsluis te benutten in 2024 en 2025. Dat is cruciaal voor het halen van de doelen en voor de continuïteit van beleid, hetgeen belangrijk is voor ondernemers om de overstap te kunnen maken. Tegelijkertijd geeft de NVDE graag wat aandachtspunten mee.

Wij vragen aandacht voor de volgende hoofdpunten:

- 1. Voorfinanciering onmisbaar voor verduurzaming van de sector**
- 2. Maak het subsidiebudget voor 2024 en 2025 zo hoog mogelijk**
- 3. Betaal het subsidiebudget zo laat mogelijk terug**
- 4. Stimuleer ook publieke laadinfrastructuur voor vrachtverkeer**

1. Voorfinanciering is onmisbaar voor verduurzaming van de sector

De vrachtwagenheffing gaat naar verwachting medio 2026 in. Zonder de voorfinanciering is er in 2024 en 2025 geen stimulering van de verduurzaming van de logistieke sector. Daarmee komen de verduurzamingsdoelen, voor bijvoorbeeld de invoering van zero-emissiezones in 2025, in gevaar. Ook zou het eerst starten met subsidie, dan stoppen en dan twee jaar later weer starten zorgen voor onzekerheid in de markt die juist gebaat is bij zekerheid en continuïteit van beleid. De NVDE is daarom zeer groot voorstander voor de gekozen oplossing om via de terugsluis ervoor te zorgen dat er budget is voor verduurzaming van de sector in 2024 en 2025. Daarmee wordt het gat dat valt door de afloop van de huidige AanZET-regeling opgevuld.

2. Maak de voorgefinancierde bedragen voor 2024 en 2025 zo hoog mogelijk

De NVDE is dus tevreden met het voornemen om budget beschikbaar te maken voor 2024 en 2025. Tegelijkertijd zien wij graag dat de beschikbare fondsen juist in de eerste jaren verhoogd worden. Hoe eerder we beginnen met het verbeteren van logistieke efficiëntie, en hoe eerder zero-emissie voertuigen op de weg rijden, hoe beter. Elk voertuig levert elk jaar weer CO₂-winst op, dus hoe eerder ze op de weg rijden, hoe meer er cumulatief aan CO₂-uitstoot vermeden wordt. Dat is belangrijk, omdat mobiliteit een wettelijke cumulatieve CO₂-emissiereductieverplichting heeft onder de Europese Effort-Sharing Regulation. Daarnaast is ondersteuning in deze jaren belangrijk voor het slagen van de invoering van zero-emissiezones. Tot slot is juist ondersteuning in de eerstvolgende jaren nodig, omdat de Total Cost of Ownership van zero-emissie vrachtwagens juist in deze jaren nog niet gelijk is aan het fossiele alternatief.

3. Betaal de voorgefinancierde bedragen voor 2024 en 2025 zo laat mogelijk terug

Om dezelfde bovenstaande redenen zien wij graag dat het voorgefinancierde bedrag zo laat mogelijk wordt terugbetaald aan het mobiliteitsfonds. Het huidige voornemen is om dit te doen met het budget van de heffing in 2026. Hierdoor is ook in 2026 een lager bedrag beschikbaar dan in de latere jaren. Dat is zonde, omdat dan ook in 2026 niet het maximale resultaat bereikt wordt.

4. Stimuleer ook publieke laadinfrastructuur en innovatieve parkeer- en laadfaciliteiten voor chauffeurs

Om de gestelde doelen van emissieloos vrachtvervoer en optimalisatie van de logistieke keten daadwerkelijk te realiseren, is het essentieel dat een deel van de heffing wordt geïnvesteerd in publieke laadinfrastructuur en parkeerterreinen met innovatieve laad- en rustfaciliteiten voor chauffeurs. Zonder een dekkend landelijk netwerk wordt de overgang naar duurzame technologieën zoals zero-emissie trucks belemmerd. Chauffeurs hebben bovendien behoefte aan betrouwbare en toegankelijke laadpunten, vooral op strategische locaties langs drukke transportroutes en in logistieke centra. Meer innovatieve parkeerfaciliteiten met voorzieningen voor chauffeurs zijn urgent; het gebrek eraan is een van de grootste pijnpunten in de logistieke sector. Door te investeren in moderne parkeerterreinen met faciliteiten zoals rust- en sanitaire voorzieningen, en eetgelegenheden, wordt niet alleen het welzijn van de chauffeurs verbeterd, maar ook de efficiëntie van de logistieke keten. Hoewel dus de focus ligt op zero-emissie vrachtvervoer, mag de bredere context van duurzaamheid niet uit het oog worden verloren.