

Platform-reactie concept-meerjarenplan terugsluis vrachtwagenheffing

Het Platform maakt graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op het concept-meerjarenplan terugsluis vrachtwagenheffing.¹ Het Platform adviseert, gezien de klimaatopgave en de urgente noodzaak om het gebruik van fossiele brandstoffen per direct terug te dringen in de Nederlandse vervoerssector, om in de vrachtwagenheffing en het meerjarenplan voor de terugsluis de extra ambitie te ondersteunen van transportbedrijven die met verbrandingsmotoren fossielvrij gaan rijden en overgaan tot inzet van 100% hernieuwbare brandstoffen.

Graag geven we in overweging mee om voor zero-emissievoertuigen en voertuigen die aantoonbaar fossielvrij rijden het basistarief in de vrachtwagenheffing te hanteren en voor voertuigen die nog op fossiel rijden een hogere heffing te laten gelden. Dit maakt de regeling ook toekomstbestendig: een ambitieuze uitrol zit dan inkomstenderving van de regeling niet in de weg. We zien dat in internationaal verband, zoals bijvoorbeeld in Duitsland, voorgesteld wordt om accijnzen te differentiëren op basis van CO₂-intensiteit van de energiedrager. Het Platform heeft sturen op CO₂-intensiteit van de energiedragers eerder in algemene zin ook voorgesteld in het kader van de vertaling van de hernieuwbare-energie richtlijn (RED) naar nationale wetgeving. We stellen voor om dat principe ook te hanteren voor de tariefdifferentiatie in de vrachtwagenheffing.

Daarbij adviseren wij om in het meerjarenplan een voorziening te treffen voor financiële ondersteuning voor die ondernemers die met hun voertuigen op aantoonbaar 100% hernieuwbare brandstoffen rijden, voor hernieuwbare brandstoffen die aantoonbaar additioneel op de markt zijn gekomen (dat wil zeggen boven op de jaarverplichting energie vervoer). Dit levert Nederland extra CO₂-emissiereductie op.

Het Platform vindt de ondersteuning van aankoop van zero-emissievoertuigen en de investeringen in de laadinfrastructuur hard nodig. De reden waarom het Platform adviseert om ook inzet van 100% hernieuwbare brandstoffen te ondersteunen ligt in het volgende: met het stimuleren van meerdere opties op weg naar fossielvrij transport loopt de ambitie op CO₂-emissiereductie in de vervoerssector geen vertraging op mochten er tegenvallers ontstaan bij de ingroei van batterij-elektrische en brandstofcel-elektrische trucks in het wagenpark. De Staatssecretaris noemt bijvoorbeeld als belangrijke randvoorwaarde in de kamerbrief van 23 augustus 2023 "Voortgang duurzaam vervoer en toelichting aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteitssector", de aanpak van netcongestie voor de uitrol van vooral (snel)laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Ook wijst het Platform erop dat op basis van Total Cost of Ownership, zie bijlage, batterij-elektrische en brandstofcel-elektrische trucks nog verder van de markt af staan en daarom meer ondersteuning nodig hebben bij de marktintroductie. Verschillende hernieuwbare brandstof opties liggen daarentegen al dichterbij marktuitrol. Ondersteuning daarvan met subsidie levert sneller en tegen lagere kosten CO₂-emissiereductie op.

¹ Het Platform brengt deze notitie in op basis van haar maatschappelijke missie. Deze reactie is gevormd op basis van overleg met de leden. Maar de Platformreactie is niet namens de leden. Het Platform moedigt leden aan om hun eigen bedrijfsspecifieke belangen naar voren te brengen.

Graag wil het Platform verder nog reageren op de wens van verschillende milieuorganisaties die de biograndstoffen liever voor hoogwaardigere toepassingen inzetten in plaats van verbranding in voertuigen². Het Platform wil meegeven dat die toepassing zich ook zo gaat ontwikkelen gezien het uitgezette beleid en instrumenten voor de elektrificatie van voertuigen (denk bijvoorbeeld aan de 'CO₂ performance standard for vans and trucks'). De "counterfactual" van het wachten op de ingroei van elektrische voertuigen in het wagenpark, is het voor langere tijd blijven inzetten van fossiele brandstoffen.

Bijlage 1

TCO

In 2022 heeft het Platform Hernieuwbare Brandstoffen een rapport geschreven in opdracht van RVO: 'To drop in or to adapt the engine?'³ Als onderdeel van deze opdracht heeft studio Gear Up hiervoor een analyse uitgevoerd van de relatieve kostenpositie van verschillende hernieuwbare brandstofopties. Deze laat zien dat er verscheidene hernieuwbare brandstoffen ontwikkeld zijn die, wanneer deze op de markt beschikbaar zouden komen, wat betreft Total Cost of Ownership (TCO) competitief zijn met fossiele opties. In deze analyse is de bijdrage van de HBE-prijs meegenomen. Verder is ook rekening gehouden met eventuele aanpassingen aan de motor die nodig zijn om de hernieuwbare brandstoffen te verbranden. Deze aanpassingen hebben een geringe impact op de TCO.

De analyse laat bovendien zien dat er verschillende hernieuwbare brandstofopties zijn die wat betreft TCO beter scoren dan hernieuwbare waterstof brandstofcel voertuigen (FCEVs). Ook laat een eerdere, niet gepubliceerde, versie van deze analyse, waarbij ook elektrische voertuigen zijn meegenomen in de vergelijking, zien dat er hernieuwbare brandstofopties zijn die op basis van TCO goedkoper uitkomen dan elektrische voertuigen (BEVs). Het gaat hierbij om opties als bio-DME, bio-CNG, HPO, FAME en HVO.

Dit betekent dat FCEVs en BEVs wat betreft kosteneffectiviteit verder af liggen van fossiele diesel dan sommige hernieuwbare brandstofopties voor de verbrandingsmotor.

Berekening

studio Gear Up heeft berekend dat zonder HBE-prijs en zonder dubbeltellende HBE's, er ongeveer 0,86 meerkosten zijn voor het rijden op een liter HVO ten opzichte van een liter fossiele diesel. Met een subsidie van bijvoorbeeld € 10.000 zou een vervoerder 11,6 duizend liter fossiele diesel kunnen vervangen.⁴ De CO₂-besparing voor HVO ten opzichte van fossiele diesel is 91,6%.⁵ De totale CO₂-besparing bij inzet van HVO in plaats van fossiele diesel voor een budget van €10.000 is daarmee 36,5 ton, dat komt overeen met €274,- per ton CO₂.

² Beslisnota bij Kamerbrief over voortgang duurzaam vervoer en toelichting aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteitssector

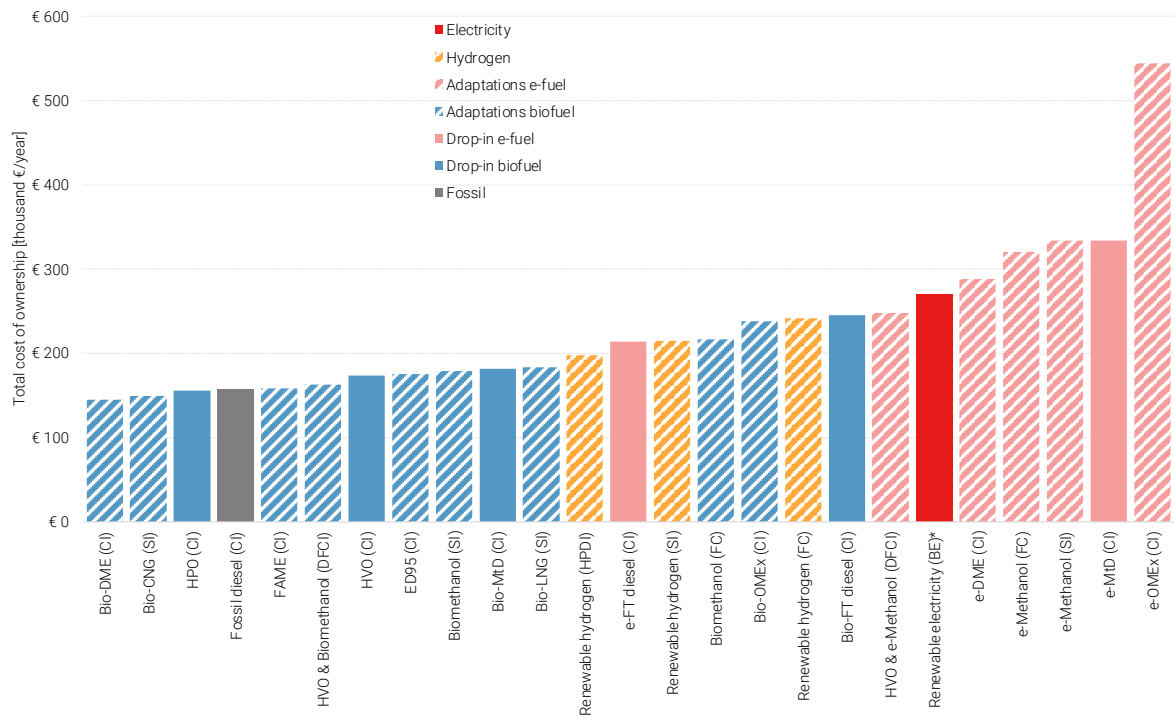
³ <https://www.hernieuwbarebrandstoffen.nl/post/to-drop-in-or-to-adapt-the-engine>

⁴ In de voorbeeldberekening kijken we naar de inzet van synthetische hernieuwbare dieselvervanger HVO. Er zijn uiteraard ook andere 100% hernieuwbare brandstofopties mogelijk voor de markt zoals 100% bio-LNG of bio-CNG, 100% FAME.

⁵ Gegevens in het 2023 NEa-rapport 'Hernieuwbare Energie Vervoer 2022' zijn als basis genomen voor de CO₂-intensiteitswaarde voor fossiele diesel (95,1 gCO₂/MJ) en HVO (8 gCO₂/MJ).

We hebben in dit voorbeeld gerekend met een het prijsverschil voor de vervoerder van HVO met HBE-ondersteuning is ongeveer van €0,44. Verkoop van HVO zonder de HBE-prijs ligt hoger.





Figuur 1. TCO voor 40 ton trucks over periode van 7 jaar.

* Let op, bij de BEV truck (rode staaf) is gecorrigeerd voor de prestatie om 40 ton te vervoeren. Ten tijde van de studie was de maximum capaciteit van een BEV truck 27 ton. De TCO is verrekend om een equivalent van 40 ton BEV truck te simuleren.

