

## Consultatiereactie Terugsluis vrachtwagenheffing

Reactie Nederlandse Vereniging voor Duurzame Biobrandstoffen

4 september 2023

Dit document vormt de reactie op de [internetconsultatie](#) over het concept-stimuleringspakket 2024-2025 (SP) en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 (MJP) met betrekking tot de Terugsluis vrachtwagenheffing. Uit het SP en MJP volgt dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN eerder de volgende verduurzamings- en innovatieopgave hebben geformuleerd:

*De versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer, in de vorm van batterij-elektrisch en waterstof aangedreven vrachtwagens, (tijdelijk) gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen en optimalisatie van de logistieke keten, die bijdraagt aan een vermindering van het aantal gereden voertuigkilometers.*

In de onderliggende ‘Roadmap Terugsluis Vrachtwagenheffing’ en de door Panteia uitgevoerde ‘Effectstudie Terugsluis’ is onderzocht op welke wijze de inzet van hernieuwbare brandstoffen kan worden ondersteund, waaronder een compensatie van de meerkosten voor (hoge blends en pure) hernieuwbare brandstoffen. Dit is een maatregel die een direct effect heeft en waarmee de transportsector bovendien op kosteneffectieve wijze de meeste CO<sub>2</sub>-uitstoot reduceert, zo blijkt ook uit deze onderliggende documenten.

Uit het concept SP en MJP volgt ook dat de vervoerspartijen “groot belang hechten aan hernieuwbare brandstoffen als overgangstechnologie naar emissieloos vrachtvervoer”. Echter, de wens van de vervoerspartijen gaat ernaar uit om de beschikbare middelen te reserveren voor zero emissie-technologieën en vermindering van vervoersbewegingen. Derhalve zijn geen maatregelen voorgesteld die de inzet van hernieuwbare brandstoffen ondersteunen.

De NVDB vindt het teleurstellend dat niet wordt ingezet op een maatregel die de meerkosten compenseert van hogere volumes hernieuwbare brandstoffen in het zwaar wegvervoer, zoals FAME en HVO. Dit wordt versterkt door het feit dat in de tariefstelling voor de vrachtwagenheffing ook geen rekening wordt gehouden met het gebruik van hernieuwbare brandstoffen. De inzet op hernieuwbare brandstoffen is noodzakelijk voor het realiseren van de Europese en nationale klimaatdoelen, in aanvulling op andere maatregelen die de uitstoot van de mobiliteitssector terugdringen. Dit wordt ook onderschreven in het [Duurzaamheidskader biograndstoffen](#), dat is overgenomen in het kabinetsbeleid voor hernieuwbare brandstoffen. Dit duurzaamheidskader bevestigt dat voldoende biograndstoffen duurzaam beschikbaar zijn en ondersteunt daarnaast nadrukkelijk de inzet van hernieuwbare brandstoffen als overbruggingsoptie in het zwaar wegvervoer.

De inzet van hernieuwbare brandstoffen wordt momenteel voornamelijk gestimuleerd via de ‘jaarverplichting energie vervoer’. Vanaf 2026 zal ook het emissiehandelssysteem voor gebouwde omgeving en transport (ETS-BRT) een prikkel bieden om fossiele brandstoffen te vervangen door hernieuwbare brandstoffen. En Nederland krijgt op grond van de EU Energy Taxation Directive de mogelijkheid om accijnsdifferentiatie toe te passen, waarbij hernieuwbare brandstoffen minder worden belast dan fossiele brandstoffen. In het licht van deze instrumenten is het zaak dat op korte termijn de inzet van grotere volumes hernieuwbare brandstoffen in het zwaar wegvervoer een impuls krijgt. De Terugsluis vrachtwagenheffing is hiervoor een geschikt instrument. **Met name in de beginjaren van het SP en MJP is het van belang om meerkosten van hernieuwbare brandstoffen te compenseren, waaronder voor de inzet van hogere volumes FAME en HVO.** Op termijn kan deze verhoogde inzet zonder terugsluis van de vrachtwagenheffing plaatsvinden binnen de jaarverplichting en het ETS-BRT en zal accijnsdifferentiatie moeten worden toegepast. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij de verduurzamings- en innovatieopgave die die door de overheid en de transportsector is geformuleerd en bij het Duurzaamheidskader biobrandstoffen.