

POSITION PAPER

d.d. : 1 augustus 2019

Aanleiding : Internetconsultatie concept Wet Vrachtwagenheffing

evofenedex is geen voorstander van de invoering van een kilometerheffing alleen voor het vrachtverkeer, maar kan akkoord gaan met een invoering van een vrachtwagenheffing per 2023 onder een drietal voorwaarden:

1. Wij zien de vrachtwagenheffing als eerste stap naar een mobiliteitsbrede invoering kilometerheffing (i.h.k.v. aanpak files, reductie verdragingskosten en emissies).
2. De opbrengsten van de vrachtwagenheffing vloeien volledig terug naar de (vertegenwoordigers van) heffingsplichtigen voor verduurzaming en innovatie tot mobiliteitsbrede kilometerheffing is ingevoerd. De bestedingsrichtingen en bijbehorende programma's en instrumenten worden vastgesteld met instemming van heffingsplichtige partijen. Inkomsten VWH gaan naar een Vergroenings- en innovatiefonds van waaruit vastgestelde bestedingen worden betaald. Onderuitputting in enig jaar blijven in het fonds beschikbaar voor latere besteding.
3. Het in te voeren systeem is zowel interoperabel tussen de verschillende landen als toepasbaar voor de verschillende categorieën weggebruikers. De eenmalige investeringskosten van de vrachtwagenheffing worden bij invoering van een vrachtwagenheffing bij brede invoering (gefaseerd) verrekend met het hierboven genoemde fonds.

In onderstaande bijdrage brengen wij diverse aandachtspunten t.a.v. de concept wet en de Memorie van Toelichting naar voren:

Uitzondering e-bestelauto's

Elektrisch aangedreven voertuigen zijn zwaarder dan voertuigen die met conventionele brandstof worden aangedreven vanwege de accu, elektromotoren, omvormers en andere componenten van de elektrische aandrijflijn. Dit terwijl deze voertuigen veelal even groot zijn en een gelijk bruto voertuiggewicht hebben. Voor elektrische bestelauto's heeft dit tot gevolg dat deze boven de 3.500 kilogram uit komen wanneer het laadvermogen wordt gehandhaafd. Dit zou leiden tot de verplichting dat een chauffeur moet beschikken over een C-rijbewijs. Deze chauffeurs zijn echter kostbaarder en moeilijker te vinden. Het ministerie is gestart met een pilotfase waarbij de bestuurders van een e-bestelauto van maximaal 4250 KG zijn vrijgesteld van deze verplichting. Daarvoor is vrijstelling gevraagd en verkregen van de Europese Commissie. Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) zet zich in om ook na het aflopen van de pilots in 2023 het C-rijbewijs voor elektrische bestelauto's structureel vrij te stellen, om het zo aantrekkelijk mogelijk te maken over te stappen op elektrisch rijden.

Het totale segment bestelauto's groeit, en uit eigen onderzoek van evofenedex in 2018 bleek dat 44% ondernemers met een bestelauto denkt binnen 5 jaar over te stappen op elektrisch rijden, mits de kosten gelijk blijven. Hetgeen mogelijk is op basis van de tco's en aanschafsubsidie. Het boven de markt hangen van een vrachtwagenheffing heeft naar verwachting een heel negatieve impact op het tempo van de transitie naar elektrisch rijden. Ondernemers zullen langer op diesel en benzine blijven rijden om het extra tarief per kilometer van de vrachtwagenheffing te vermijden. Zo wordt de overstap naar elektrisch rijden vertraagd i.p.v. aangejaagd. Vanuit de Eurovignetrichtlijn blijkt het niet mogelijk de vrachtwagenheffing pas vanaf de grens van 4250kg te doen laten gelden. Daarom is noodzakelijk om toestemming van de Europese Commissie te vragen en te verkrijgen voor het

uitzonderen van elektrische bestelauto's tot een laadvermogen van 4250kg voor de vrachtautoheffing.

Onduidelijkheid over selectie vrijgestelde voertuigen

Het is onduidelijk hoe de selectie van de vrijgestelde voertuigen in de wet vrachtwagenheffing tot stand is gekomen. In de huidige praktijk zijn er diverse typen voertuigen vrijgesteld voor de MRB en BZM. Deze belastingen komen in de toekomst te vervallen, maar een aantal voertuiggroepen die hiervoor waren vrijgesteld, komen wel onder de heffingsplicht van de vrachtwagenheffing te vallen. Deze voertuigen kennen veelal langere afschrijftermijnen en zijn daarom relatief ouder dan gewone bakwagens en trekker-opleggers. Het tarief van de vrachtwagenheffing wordt bepaald door de Euroklasse en is afhankelijk van de leeftijd van het voertuig. Het is onwenselijk dat voertuigen die voorheen waren vrijgesteld, nu worden 'gestraft' met een heffing in de hoogste categorieën. Hier moet een werkbare oplossing worden gevonden, door een eenduidige selectie van vrijgestelde voertuigen en, indien noodzakelijk, compensatie t.a.v. tariefstellingen, bijv. wegebouw en bergingsvoertuigen, voertuigen van destructiebedrijven, mobiele kranen etc.

Terugsluis gewaarborgd in begrotingsartikel

De terugsluis komt ten goede van vrachtvervoerders én verladers. Dit is een goede zaak. Wij zijn tevreden over het opnemen van het fonds in een apart begrotingsartikel, zodat de budgettaire zekerheid over meerdere jaren wordt gewaarborgd. Wij zoeken samen met IenW, voor het definitief worden van de wet, naar meer scherpheid in de besluitvorming van het meerjarenprogramma. In de beschrijving van de governance moet worden verzekerd dat er geen onderdelen in het meerjarenprogramma terecht komen waarvoor het draagvlak bij de drie genoemde partijen evofenedex, TLN en VERN (de vertegenwoordigers van de bedrijven in de logistieke keten) ontbreekt. Tevens moet de wettekst worden aangepast met de notie dat naast vrachtvervoerders ook verladers de begunstigen zijn van de regelingen van de terugsluis voor vergroening en innovatie van de wegtransportketen. Zoals het beleidskader vrachtwagenheffing immers stelt, wordt de kilometerheffing vaak direct doorbelast naar de opdrachtgever van het transport. Ook bij de opdrachtgevers van transport is efficiencywinst te behalen door vergroening en innovatie bijvoorbeeld t.a.v. optimalisatie verpakkingen en combineren van ladingsstromen en transportplanningen.

Afbakening definiëring systeemkosten

In de concept-wet wordt gesproken over netto-opbrengsten na aftrek van onder andere systeemkosten. Deze systeemkosten worden in artikel 4.3 nader gedefinieerd.

De systeemkosten worden uitgesplitst in invoeringskosten en exploitatiekosten. De kosten van de exploitatie van het technisch systeem mogen niet meer dan 100miljoen per jaar bedragen. Dit is de ondergrens op basis van de huidige inschattingen, maar is volgens evofenedex tevens het maximum i.v.m. proportionaliteit van de systeemkosten t.o.v. de kosten/baten van deze maatregel.

De fysieke handhavingskosten van de OBU-verplichting moeten strikt gescheiden worden van de kosten voor overige handhavingsmaatregelen die weginspecteurs doen. Bij publieke uitvoeringskosten gaat het alleen om de kosten voor nieuw uit te voeren taken zoals die naar voren komen in de uitvoeringstoetsen. Reguliere beleidscapaciteit maakt hier geen onderdeel van uit. In hoeverre zijn materiële investeringen (bijv. camera's) alleen investeringskosten voor de vrachtwagenheffing? In de wet moet worden opgenomen dat, indien er een uitbreiding plaatsvindt naar alle weggebruikers en daarbij dan de opbrengsten terugvloeien naar de algemene middelen, de investeringskosten in het systeem met terugwerkende kracht worden teruggestruikt naar de logistieke keten. Tot slot willen wij weten welke uitvoeringskosten komen te vervallen met het

afschaffen van het Eurovignet, het vervallen van de BZM en MRB voor voertuigen tussen 3500 en 12000kg, en hoe dit jaarlijks zal worden verrekend met de systeemkosten.

Fiscale derving en indexatie

evofenedex vindt het compenseren van gederfde accijnzen onacceptabel. Als een dergelijke methodiek overall door de overheid wordt toegepast, komt er geen vergroening en innovatie in het wegtransport van de grond. Er moet voorkomen worden dat de vrachtwagenheffing een precedent schept, en daarom moet de accijnsderving uit het wetsvoorstel.

In de conceptwet staat een jaarlijkse indexatie van het tarief opgenomen, vanaf het prijspeil 2018. Dit betekent dat het gemiddeld kilometertarief bij aanvang van de maatregel gemiddeld zo'n 2 cent hoger ligt dan nu wordt beschreven. evofenedex raadt af om deze indexatie op te nemen in de wet. We weten immers nog niet hoe de tarifiering bij het rekeningrijden voor personen wordt aangevlogen, dus het is beter om vanuit de vrachtwagenheffing geen precedent te scheppen voor een continu stijgend tarief.

Scope wegennet

Het regeerakkoord is duidelijk over het invoeren van een vrachtwagenheffing sec op het hoofdwegennet en enkele N-wegen om negatieve effecten van uitwijkverkeer te voorkomen. Nog meer wegen toevoegen vergroot de negatieve impact op de Nederlandse concurrentiepositie. Ondanks deze heldere scope bestaat er een verschil van mening over het wel of niet toevoegen van een aantal wegen. evofenedex heeft ervoor gepleit om bij twijfel monitoring leidend te laten zijn. Onduidelijk is nu welke wegen worden opgenomen in het monitoringsregime. Hier moet een lijst van worden gepubliceerd. Wij onderstrepen hierbij dat wij er geen voorstander van zijn dat de N11, N50, N225, N279 Veghel - Asten, de N201 en de inprickers van de A12 en A38 toch nu al zijn opgenomen in het wegennet van de vrachtwagenheffing, ondanks de bezwaren en de specifieke onderbouwing vanuit de diverse regionale partijen. Voorbeeld hiervan is de argumentatie van POM rondom de monitoring van de N279 Veghel – Asten en het onwenselijk effect van het mijden van de inprickers door vrachtverkeer. Tot slot is het onjuist en niet verdedigbaar dat de trajecten aan de Belgische grens en de aansluiting A2 Maastricht Noord, Belgische grens-Noorderbrug en de N278 zijn opgenomen in het wegennet van de vrachtwagenheffing. Dit zijn allemaal lokale wegen waarop modelmatig een beperkte toename van uitwijkend vrachtverkeer door invoering van de heffing wordt verwacht. evofenedex vermoedt bovendien een overschatting in de modellen en daarom behoren deze wegen alleen onderdeel uit te maken van de monitoringsopgave.

Differentiatie tarieven

evofenedex ziet de vrachtwagenheffing als eerste stap naar de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor alle weggebruikers. Het moet daarom technisch mogelijk zijn om tarieven gedurende de dag te differentiëren, om het systeem robuust te laten zijn voor toepassingen in de nabije toekomst. evofenedex heeft recent onderzoek onder haar leden uitgevoerd naar de effecten van een tijdsafhankelijke heffing. De resultaten van dit onderzoek laten zien dat met een gedifferentieerde heffing een substantieel deel van de bedrijven (maar liefst 24,6%) meer zal gaan vervoeren in de dagranden en nacht. Hierbij hebben de bedrijven de evt. (geluids) beperkingen en evt. bijkomende kosten in de keten meegewogen. De potentie van een substantiële verschuiving naar meer transport in de dagranden en nacht betekent een win-win-win situatie op het gebied van veiligheid, duurzaamheid én bereikbaarheid. Daarom verzoeken wij de minister om een gedifferentieerd tarief mee te nemen als variant in de MKBA die nu wordt opgesteld. evofenedex is bereid alle geanonimiseerde onderzoeksresultaten te delen met het ministerie t.b.v. vervolgonderzoek.

Privacy en data

Eigenaar van de verplaatsingsdata is en blijft de kentekenhouders. De dienst aanbieder mag data zonder toestemming van kentekenhouders niet voor andere doeleinden dan het innen van de vrachtwagenheffing of overige in het contract overeen gekomen dienstverlening gebruiken. De gegenereerde data mag dus niet worden gebruikt om het rijgedrag van de chauffeur of voertuig in kaart te brengen zonder dat de kentekenhouders en/of huurder van het voertuig daar specifiek toestemming voor geeft. De (hoofd)dienst aanbieder moet een contract aanbieden met de mogelijkheid om geen toestemming te verlenen voor aanvullend gebruik en/of verkoop van de gegenereerde gegevens. De kentekenhouders kan bijvoorbeeld korting krijgen op de dienstverlening door akkoord te gaan met het gebruik van de data. Voor de vraag naar goedkeuring van het gebruik van de gegenereerde data moet onderscheid worden gemaakt voor toestemming voor het gebruik van de data van wegen waarop de vrachtwagenheffing geldt (en N-wegen die op de lijst van te monitoren wegen staan) en de data gegenereerd op alle overige wegen. De verplaatsingsdata kan via de (hoofd)dienst aanbieder alleen op geaggregeerd niveau (aggregatie van alle verzamelde data, niet te herleiden naar unieke personen, voertuigen of bedrijven) door het Rijk gebruikt worden voor verkeersveiligheids- of verkeersmanagement-doeleinden.