

Utrecht, 6 augustus 2019

Betreft: reactie NVDE op consultatie conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) is de organisatie waarin partijen die actief zijn op het gebied van duurzame energie in Nederland zijn verenigd. Ze vertegenwoordigt circa 1500 bedrijven, netbeheerders en energiecoöperaties. De NVDE maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie.

De NVDE is voorstander van een snelle invoering van de vrachtwagenheffing, die eigenlijk alleen maar voordelen kent. Een slim vormgegeven heffing maakt het vrachtverkeer schoner, ze ontlast de Nederlandse wegen (vrachtverkeer gebruikt nu de Nederlandse wegen om de heffingen in Duitsland en België te omzeilen), en de opbrengsten worden teruggesluisd naar de sector ten behoeve van investeringen in duurzaamheid en innovatie.

Bij de vormgeving van de heffing moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen in de truckmarkt in de komende vijf à tien jaar. De ontwikkeling van nulemissietrucks gaat in een hoog tempo en de huidige emissienormen zullen in 2023 achterhaald zijn, aangezien de Euro-VI-norm al sinds 2014 geldt. Fabrikanten zullen in 2023 vol aan de slag zijn om aan nieuwe CO₂-emissie-eisen te voldoen die in 2025 van kracht worden. Een flink deel van de ontwikkelingsspanning zal gaan richting nulemissietrucks, ook gezien de verwachte strengere eisen voor 2030. Bovendien zullen de kosten en energiedichtheid van batterijen de komende vijf à tien jaar sterk verbeteren. Omdat elektrische trucks veel efficiënter zijn dan dieseltrucks, en daarom circa 70% lagere energiekosten per kilometer hebben, zullen deze een zeer interessante propositie worden voor grote delen van de markt; niet alleen voor stedelijk vervoer.

In het kort pleit de NVDE voor het volgende:

- 1. Invoering van **twee tarieven**: een **basistarief** voor alle trucks mét emissies, en een **halftarief** voor nulemissietrucks (elektriciteit en waterstof).*
- 2. **Zet in het meerjarenprogramma uitsluitend in op emissieloos vervoer** om de transitie verder te versnellen.*

Hieronder lichten we deze punten verder toe.

1. Korting voor nulemissietrucks in navolging van andere lidstaten

De huidige [Eurovignetrichtlijn](#) bepaalt de wijze waarop de tarieven van de vrachtwagenheffing mogen worden opgebouwd. Artikel 7 *octies* specificeert dat lidstaten de tarieven moeten differentiëren op basis van de emissienormen van de truck, en dat het hoogste tarief maximaal het dubbele mag zijn van het laagste.

Op pagina 27 van het conceptwetsvoorstel is als één van de uitgangspunten 'aansluiting bij de ons omringende landen' gesteld. Duitsland heeft per 1 januari 2019 nulemissietrucks volledig vrijgesteld van de daar geldende 'LKW Maut'. In Oostenrijk ligt momenteel het wetsontwerp voor de Maut 2020 ter consultatie voor, waarin wordt gekozen om nulemissietrucks als afzonderlijke Euroklasse te

definiëren en deze een halftarief te geven¹. Het is dus al mogelijk om een halftarief in te stellen, bovendien gaat Duitsland nog een stap verder door een nultarief te hanteren.

De NVDE pleit ervoor om ook in Nederland minimaal te kiezen voor een halftarief voor nulemissietrucks. Het voornaamste voordeel is dat de kilometerheffing gaat werken als een aanjager van innovatie en de transitie naar nulemissie-goederenvervoer, en een forse bijdrage kan gaan leveren aan verbetering van de luchtkwaliteit en aan de doelstelling om de CO₂-uitstoot in Nederland in 2030 met 49% te reduceren ten opzichte van 1990.

Bovendien pleit de NVDE voor een proactieve opstelling van Nederland in Brussel voor een verplichte korting voor nulemissietrucks in de Eurovignetrichtlijn, en vervolgens de mogelijkheden die nieuwe regelgeving biedt maximaal te benutten.

2. Gebruik van de opbrengsten: uitsluitend emissieloos vervoer

De NVDE is verheugd te lezen dat verduurzaming een belangrijke bestedingsrichting wordt bij de terugsluis (pag. 56). De NVDE pleit ervoor om in het meerjarenprogramma uitsluitend in te zetten op emissieloos vervoer, door aanschafvoordelen te geven voor nulemissietrucks en bijbehorende laadinfrastructuur te stimuleren. Op die manier wordt de sector de mogelijkheid geboden om schone vrachtwagens aan te schaffen, een ruim aanbod aan laadmogelijkheden te realiseren en de transitie te versnellen. De hoge aanschafprijs is immers het grootste obstakel voor de transitie naar zero-emissie mobiliteit.

¹ <https://www.bmvit.gv.at/ministerium/recht/begutachtungsverfahren/index.html>
https://www.bmvit.gv.at/ministerium/recht/begutachtungsverfahren/downloads/mauttarifvo2019_entwurf.pdf