

Detailhandel Nederland
Bezuidenhoutseweg 12
2594 AV DEN HAAG

1 Augustus 2019,
Den Haag,

Excellentie,
Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Detailhandel Nederland begrijpt heel goed dat een variabele belasting op basis van voertuiggebruik in plaats van een op bezit gebaseerde belasting een toekomstbestendige aanpak kan zijn. De invoer van de vrachtwagenheffing zou op het eerste zicht een aantal (duurzame) doelstellingen kunnen helpen behalen. Echter enkel als onderdeel van een integrale aanpak van het vergroenen van de totale mobiliteit

Accijnzen op brandstof - die tot nu toe als een variabele kilometerheffing functioneren, zij het statisch in de tijd - zullen in de toekomst niet meer effectief zijn naarmate de elektrificatie van het Nederlandse wagenpark toeneemt. Daar waar echter het particuliere wagenpark steeds beter kan overschakelen op duurzame voertuigen, laat deze transitie binnen de vrachtvoertuigen nog op zich wachten. De haalbaarheid van grootschalig vrachtvervoer door middel van elektrische vrachtwagens is immers op dit moment nog niet realiseerbaar. De beschikbaarheid, capaciteit, actieradius en infrastructuur zijn nog onvoldoende om deze transitie mogelijk te maken. Daarom wordt vooralsnog ook naar waterstof en hybride oplossingen gekeken om emissieloze bevoorrading in de bebouwde omgeving mogelijk te maken.

Het is voor Detailhandel Nederland van uitermate groot belang dat de volgende opmerkingen in aanmerking worden genomen enerzijds bij de uitrol en anderzijds bij de daaropvolgende reguliere werking van het nieuwe stelsel.

1. Wat betreft de economische impact van de vrachtwagenheffing.

Het is onvermijdelijk dat de beoogde heffing een impact zal hebben op de normale marktwerking.

Het is dan ook van belang dat eventuele marktversturende effecten worden gemonitord en eventueel worden bijgestuurd tijdens of ná de implementatie. Het uitgangspunt dient echter wel te blijven: kostenneutraal na verrekening van systeemkosten en na aftrek van huidige niveau van gemiste opbrengsten door verlaging van andere belastingcomponenten.

Zo kan het zijn dat de ligging van detailhandelslocaties een nadelige werking kan

hebben op de variabele kilometerheffing. Dit omdat een locatie aan een weg kan liggen die is opgenomen in het heffingsnetwerk terwijl dit bij een andere locatie niet het geval is. De variabele heffing en de aanduiding van wegen kan dus een impact hebben op de huidige ruimtelijke inplanting van vestigingen. Bepaalde locaties kunnen immers in meerdere opzichten een grotere of lagere waarde krijgen vanwege de economische implicaties die de nabijheid of juist het gebrek van een weg met heffing veroorzaakt.

Zoals eerder vermeld kan Detailhandel Nederland zich scharen achter variabele heffing op basis van gebruik in plaats van bezit. Het is echter reeds duidelijk geworden dat de voorgestelde heffing niet zal resulteren in een kostenneutrale operatie. Ook pakt de MKBA negatief uit. De systeemkosten tellen op tot meer dan 10% van het geheel. De oorspronkelijke insteek was dat de hogere opbrengsten van de vrachtwagenheffing via verschillende financiële constructies zouden terugvloeien naar de logistieke infrastructuur, vrachtvoertuigen en gebruikers van deze nieuwe vorm van belastingheffing. Dit om de vergroening van het Nederlandse wagenpark te bevorderen, de efficiëntie te verhogen en innovatie in de logistieke sector aan te jagen. Wij betreuren dan ook dat niet consequent wordt vastgehouden aan de oorspronkelijke uitgangspositie.

Uit verschillende debatten en nieuwsuitingen is gebleken dat de huidige plannen resulteren in een “negatief” effect op de overheidsfinanciën vanwege het mislopen van bijvoorbeeld accijnzen op (diesel)brandstof.

Als de Nederlandse overheid van plan is om het gebruik van fossiele brandstoffen terug te dringen, is het echter van belang te weerstaan aan de perverse prikkel om de misgelopen accijnzen op andere manieren te compenseren.

Deze manier van compenseren resulteert immers uiteindelijk in een verhoging van de belastingdruk op voertuiggebruik. Als de totale kosten voor vervoer en verladen veel hoger worden, leidt dit tot duurdere goederen in de winkel. Dat is niet uit te leggen.

Deze perverse prikkel kan natuurlijk ook optreden bij allerlei andere misgelopen accijnzen e.d. Ook daar is het wat Detailhandel Nederland van belang om de vergroening van het wagenpark en innovatie in de sector primair voor ogen te houden en niet de eigen belastingopbrengsten.

Daarnaast is het van belang dat de voorliggende wet zo wordt aangepast dat naast vervoerders óók de verladers/opdrachtgevers in aanmerking komen voor eventuele terugvloeiende fondsen. Zoals u ook reeds zélf gesteld heeft wordt de kilometerheffing immers vaak rechtstreeks doorbelast naar de opdrachtgever(s).

Bij de opdrachtgevers van het transport is tevens innovatie en verduurzaming mogelijk die het logistieke proces ten goede komen. Een terugsluis van fondsen naar aanleiding van de vrachtwagenheffing zou dan ook voor deze partij van belang zijn. Wij gaan er bovendien vanuit dat er gegarandeerd ondersteuning komt voor trucks op biobrandstoffen via de terugsluis. Ook de mogelijkheid van hybride goederenvervoer zou aanvankelijk binnen de reikwijdte moeten kunnen.

In het wetsvoorstel is sprake van “netto-opbrengsten na aftrek van onder andere

systeemkosten”, die verder worden gedefinieerd in artikel 4.3. De systeemkosten worden daarin uitgesplitst in “invoeringskosten” (eenmalige investering) en “exploitatiekosten” (terugkerende kosten). De kosten van de beoogde maatregel moeten echter wel in verhouding zijn met de te bereiken positieve welvaarts- en milieueffecten. Op basis van de huidige schattingen bedragen de kosten voor het technisch systeem echter minimaal €100 miljoen. Wat Detailhandel Nederland betreft is deze kostenpost nu al te hoog en het betreft hier nog maar de ondergrens volgens de huidige berekeningen. De kosten van de exploitatie van het technisch systeem mogen wat ons betreft niet meer dan € 100 miljoen per jaar bedragen.

2. **Wat betreft de voorwaarden en vrijstellingen van de vrachtwagenheffing**

Voor Detailhandel Nederland is het van belang dat de vaststelling van voorwaarden en vrijstellingen op een eenduidige en transparante manier verloopt. Ook moet dit tijdig en volledig zijn uitgewerkt.

In de huidige plannen is een vrijstelling van de heffing voorzien voor lichtere vrachtvoertuigen onder de 3500kg. Echter, elektrisch aangedreven bestelwagens zijn vanwege de accupakketten zwaarder. Wat Detailhandel Nederland betreft is het dan ook van belang dat de vrijstelling wordt verhoogd naar 4250kg.

Wat betreft de rijbewijzen is de Rijksoverheid reeds een experiment gestart met een tijdelijke vrijstelling van rijbewijs C voor nul-emissie-bestelwagens. Dit houdt in dat bestuurders met rijbewijs B een elektrische bedrijfsauto mogen besturen als die een toegestane maximummassa heeft van meer dan 3500 kg - maar minder dan 4250 kg. Er hoort ook een vrijstelling van de tachograafplicht bij.

Wat ons betreft dient de vrijstelling van vrachtwagenheffing hieraan gelijk te lopen. Aangezien de Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen op dit moment (nog) niet de gelegenheid biedt om de vrijstelling op 4250kg vast te stellen, vragen wij de Nederlandse overheid om in overleg te treden met de Europese wetgever om tot een aanpassing van deze richtlijn te komen.

Aangaande de elektrische vrachtvoertuigen, plug-in hybrides of voertuigen die op waterstof rijden is het van belang om op zijn minst tot 2030 een vrijstelling van heffing vast te stellen. De transitie met massale implementatie van zero-emissie oplossingen heeft nog een lange weg te gaan en is erg kostbaar. Dit geldt ook voor de plug-in-hybride voertuigen. Deze voertuigen zijn nodig om locaties op langere afstand van het distributiepoint emissieloos te kunnen bevoorraden.

Het is van belang dat de wetgever rekening houdt met de onbedoelde neveneffecten die kunnen optreden wanneer de voorwaarden en vrijstellingen worden vastgesteld.

Wij willen dan ook aandringen op een integraal onderzoek naar een algeheel stelsel, waarbij niet enkel de zwaardere vracht wordt onderzocht, maar alle beroepsmatig gereden kilometers worden gezien en onderdeel zijn van een te ontwikkelen visie op nieuwe, betere distributiemodellen en -middelen.

3. **Wat betreft grensoverschrijdend verkeer**

De Nederlandse infrastructuur is in de open economie die we (willen) zijn, aangesloten op buurlanden. Het moge dan ook vanzelfsprekend zijn dat hetzelfde moet gelden voor de gebruikte technieken en administraties.

Het is van uitermate groot belang dat de beoogde OBU-systemen over de grenzen heen even goed functioneren als op Nederlandse netwerken.

De stroomlijning en harmonisering van kilometerheffing met zowel Duitsland als België wordt al beoogd door het ministerie, Detailhandel Nederland kan enkel haar wens uitspreken dat dit bij de uitrol dan ook als prioritair wordt gezien.

De logistiek in Europa is een enorm internationale aangelegenheid. Enige marktverstoringe werking of een (te) grote administratieve last bij grensoverschrijdende logistiek zou dan ook zeer onwenselijk zijn.

4. **Wat betreft de gebruikte apparatuur en techniek(en)**

Grote infrastructurele projecten vergen een strakke planning en een duidelijke communicatie. Detailhandel Nederland verwacht dan ook van de Nederlandse overheid dat zij hier met een doordacht plan komt waarbij de betrokken sectoren en stakeholders worden uitgenodigd om input te leveren.

Eerdere grote nationale infrastructurele projecten hebben niet altijd een hoopgevende indruk achtergelaten. Wij hopen dan ook dat de bevoegde diensten en administraties hebben geleerd van deze projecten.

Daarnaast is het van belang dat de Nederlandse overheid niet het "wiel" zelf gaat uitvinden wanneer men kan leren van de fouten die in bijvoorbeeld onze buurlanden reeds zijn begaan.

Een transitieperiode waarin haperende apparatuur en software kan worden opgemerkt en vervangen is aangewezen. Duidelijke foutmeldingen op de OBU en voldoende aanwezigheid van servicepunten is van zeer groot belang.

Wanneer van start wordt gegaan met de handhaving van dit nieuwe stelsel moet elke vervoerder reeds de kans hebben gehad om eventuele tekortkomingen in het systeem te ondervangen en te herstellen. Een substantiële lange doorlooptijd van een pilot is wenselijk.

Indien van de eindgebruikers (substantiële) investeringen worden verwacht is het daarnaast van belang dat de invoer van het stelsel via een duidelijke schema zal gebeuren en investeringen moeten kunnen worden terugverdiend. Het uitstellen van de startdatum terwijl de investeringen reeds (onnodig) zijn gedaan is bijvoorbeeld een zeer onwenselijk scenario.

Detailhandel Nederland verwacht verder dat het uit te rollen systeem uitvoerig wordt getest en onderzocht door tevens onpartijdige (externe) partijen. Eventuele tekortkomingen kunnen zo worden ondervangen alvorens tot de uiteindelijke implementatie over te gaan.

5. Wat betreft de fraudegevoeligheid

Inzake het in buurlanden gebruikte systeem zijn er reeds gevallen bekend waarbij zogenaamde “jammers” frauduleus werden ingezet om de belaste kilometers te verminderen en zo de heffing te ontwijken.

Ook bij de invoer van bijvoorbeeld de OV-chipkaart is er langdurig en uitvoerig gedebatteerd over de eventuele fraudegevoeligheid van de nieuwe infrastructuur.

Een groot aantal externe onderzoekers hebben destijds verschillende methodes aangetoond waarmee de OV-chipkaart kon worden “gehackt”.

Het is voor Detailhandel Nederland van belang dat de risico's op oneigenlijk gebruik van “jammers” e.d. vóór invoering voldoende wordt ingeschat.

Daarnaast vertrouwen wij erop dat de Nederlandse overheid voorziet in voldoende arbeidskrachten en expertise om de pakkans van vervoerders die in overtreding zijn zo hoog mogelijk te houden. Vooral wanneer het gaat om buitenlandse vervoerders kan dit een achilleshiel zijn wanneer handhaving niet beschikt over voldoende arbeidskrachten, expertise en gegevens.

6. Wat betreft de toekomstbestendigheid en eventuele tariefdifferentiatie

De gebruikte systemen dienen volgens Detailhandel Nederland toekomstbestendig te zijn. Eventuele aanpassingen in de infrastructurele software en hardware moeten efficiënt, snel en goedkoop kunnen gebeuren. Enkel op die manier kan de flexibiliteit van het systeem worden gegarandeerd opdat het gebruiksklaar is voor toekomstige ontwikkelingen. Tariefdifferentiatie op basis van tijdsvensters moet reeds ingebouwd zijn. Op die manier kan er een systeem worden ingevoerd dat het zogenaamde “spitsmijden” stimuleert. Indien het vrachtvervoer zich meer verplaatst naar de dagranden en de nacht, komt dit de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid ten goede.

Alvorens deze tariefdifferentiatie wordt ingevoerd pleit Detailhandel Nederland ervoor om uitvoerig en breed in overleg te treden met alle betrokken partijen.

Het is bijvoorbeeld onwenselijk dat vervoerders door dwingende venstertijden in winkelcentra verplicht worden om op het duurste moment van de dag te rijden.

Het is wat ons betreft dan ook van belang dat er nationaal afspraken worden gemaakt over de verruiming van venstertijden voor emissievrij vrachtvervoer in winkelcentra.

Afsluitend

Detailhandel Nederland behartigt de collectieve belangen van de winkeliers. Het doel is om het perfecte klimaat te creëren waarbinnen winkeliers optimaal kunnen ondernemen. Detailhandel Nederland vertegenwoordigt het midden- en kleinbedrijf (MKB) en grootwinkelbedrijf (GWB) en treedt met één gezamenlijk standpunt naar buiten.

Binnen de leden van Detailhandel Nederland zijn er ondernemingen die de logistieke bewegingen uitbesteden maar daarnaast zijn er ook leden die de logistiek zélf uitvoeren.

Wij bedanken mevrouw van Nieuwenhuizen en haar ministerie om rekening te houden met de voorgaande opmerkingen.

Namens Detailhandel Nederland,

Hoogachtend,

Tristan Bons

Secretaris Vestigingszaken

Bezuidenhoutseweg 12 – 18^e etage

2594 AV Den Haag

Postbus 93006

2509 AA Den Haag

Tel: +31 (0)6383 707 80