

## Reactie CBL op internetconsultatie concept Wet Vrachtwagenheffing

7 augustus 2019

Logistiek is van groot belang voor de distributie van levensmiddelen. Iedere dag moeten volle vrachtwagens de steden en dorpen in om de tienduizenden supermarkten en horecagelegenheden van eten en drinken te voorzien. Een derde van de vrachtwagens op de Nederlandse wegen bevat voedsel of grondstoffen voor voedsel.

Omdat voedsel een eerste levensbehoefte is en het aantal inwoners van Nederland blijft groeien, is de verwachting niet dat het aantal gereden kilometers door vrachtwagens betrokken bij de distributie van levensmiddelen gaat afnemen. Ook niet door de invoering van de voorgestelde kilometerheffing.

Het CBL heeft twijfels bij de nut en noodzaak van de invoering van een kilometerheffing alleen voor het vrachtverkeer. Wanneer de kilometerheffing toch wordt ingevoerd voor het vrachtverkeer, dan dienen de opbrengsten ervan volledig terug te vloeien naar de logistieke ketenpartners.

Voor een uitgebreide reactie verwijst het CBL naar de reacties ingebracht door Detailhandel Nederland en Evofenedex.

Meer bijzonder en aanvullend op deze reacties vraagt het CBL met klem aandacht voor aanpassing van het concept-wetsvoorstel inzake de volgende punten:

1. *Vrijstelling voor elektrische bestelauto's tot 4250 kg*

In de huidige plannen is een vrijstelling van de heffing voorzien voor lichtere vrachtvoertuigen onder de 3.500 kg. Daarmee vallen reguliere bestelwagens buiten de heffing. Zero Emission bestelwagens kunnen vanwege de geïnstalleerde techniek (m.n. accu's) zwaarder zijn 3.500 kg en zouden dus wel onder de heffing komen te vallen. Dat zou de marktontwikkeling voor deze voertuigen niet ten goede komen. Het CBL pleit er daarom voor om deze voertuigen tot 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing en vraagt het ministerie om de noodzakelijke toestemming van de Europese Commissie hiervoor te vragen en te verkrijgen. Dit sluit ook aan bij de recente (tijdelijke) vrijstelling van rijbewijs C voor deze nul-emissie-bestelwagens.

2. *Vrijstelling elektrische vrachtvoertuigen, plug-in hybrides en waterstof trucks*

Aangaande 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 distributiepunt emissieloos te kunnen bevoorraden.

3. *Terugsluis en ondersteuning trucks op biobrandstof*

Anders dan eerder werd aangegeven, lijkt het er in het huidige wetsvoorstel op dat niet de volledige opbrengst van de voorgenomen vrachtwagenheffing via een terugsluisregeling ten goede komt aan de vergroening van het wagenpark en innovatie in de sector. Dit omdat het Ministerie van Financiën een deel van de inkomsten van de vrachtwagenheffing incasseert ter dekking van gedeerde inkomsten, zoals misgelopen motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en de misgelopen inkomsten uit het Eurovignet en accijnzen. Voor het CBL is dit, vooral gedurende de periode dat de heffing enkel geldt voor vrachtverkeer, onacceptabel. Wat het CBL betreft is essentieel om de klimaatdoelstellingen van het wetsvoorstel voor ogen te houden. Voorgesteld wordt om in ieder geval een garantie op te nemen in de afspraken rond de terugsluis waarmee de ondersteuning van vrachtvoertuigen op biobrandstoffen wordt vastgelegd.

4. *Differentiatie in het tarief om spitsmijden te promoten*

Bij het opzetten van het systeem moet goed worden gekeken naar de toekomstbestendigheid. Eventuele aanpassingen in de infrastructurele software en hardware moeten efficiënt, snel en goedkoop kunnen gebeuren. Het CBL vraagt om hierbij ook te kijken naar de mogelijkheid om tarieven gedurende de dag te differentiëren. Op die manier kan er een systeem worden ingevoerd dat het zogenaamde “spitsmijden” stimuleert, waardoor er minder uitstoot is. Belangrijk aandachtspunt hierbij zijn de zogenaamde venstertijden. Nu is het zo dat supermarkten en horecagelegenheden op veel plaatsen alleen enkele uren in de ochtend mogen worden bevoorrad. Indien dit zich meer zou verplaatsen naar de dagranden en de nacht, komt dit de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stedelijke gebieden ten goede. Het CBL streeft hierbij naar het bevoorraden van de winkels voor en na de spits met stil en schoon transport.

## **Over het CBL**

Het Centraal Bureau Levensmiddelenhandel (CBL) behartigt de belangen van de supermarktbranche en foodservicebedrijven in Nederland. De levensmiddelenhandel draagt voor ruim 10% bij aan het Bruto Nationaal Product. De branche biedt werkgelegenheid aan ruim 300.000 mensen en is daarmee één van de grootste werkgevers van Nederland. Dagelijks doen vier miljoen consumenten hun boodschappen in supermarkten die het CBL vertegenwoordigt.