



Reactie Natuur & Milieu op wijziging Wet Vrachtwagenheffing

Natuur & Milieu is aanjager van duurzaam, efficiënt en toekomstbestendig vrachttransport. Daarom pleiten wij al jaren voor invoering van een slimme kilometerheffing voor het vrachtverkeer.

Invoering van de vrachtwagenheffing is in onze ogen een noodzakelijke stap in het behalen van de Nederlandse klimaat- en milieudoelstellingen. Het huidige systeem van motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en het tijdafhankelijke Eurovignet geven weinig financiële prikkels voor efficiëntie en verduurzaming. De kilometerheffing biedt een stimulans voor een modal shift naar trein en water en biedt een belangrijke prikkel voor verbetering van de logistieke efficiëntie. Een kilometerheffing die gedifferentieerd is naar mate van vervuiling, bevordert bovendien de verduurzaming van het wagenpark.

Natuur & Milieu is dan ook blij dat deze wijziging van de Wet Vrachtwagenheffing er ligt. In deze reactie gaan wij in op de gekozen tariefstructuur,

Tariefstructuur

Uitgangspunt voor het bepalen van de meest passende tariefstructuur is voor ons de mate waarin het de verduurzamingstransitie ondersteunt. Klimaat en luchtverontreiniging zijn daarin beide belangrijk. Een structuur waarin Euro 0 voertuigen het hoogste tarief betaalt, Euro VI een gemiddeld tarief, en ZE-voertuigen het laagste tarief is dan het meest logisch. Wij zijn dan ook blij met de huidige keuze.

Korting voor Zero-Emissie voertuigen

Ook ondersteunen wij van harte de korting voor Zero-Emissie voertuigen. Dit maakt de business case voor Zero-Emissie voertuigen beter en sluit naadloos aan op de kerndoelstelling om met de vrachtwagenheffing bij te dragen aan het 'innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector.'

Looptijd van de korting voor Zero-Emissie voertuigen

Belangrijk is wat ons betreft dat de tarieven en kortingen een aantal jaar vast blijven staan om investeringszekerheid te bieden. In het huidige voorstel is gekozen om de korting vier jaar vast te zetten. Dit is wat Natuur & Milieu betreft minimaal. Gezien de beperkte huidige omvang van Zero-Emissie wagenpark en de noodzaak om verduurzaming te versnellen is het ons inziens verstandig om de korting langer in stand te houden. Het risico op inkomstenderving en de kleinere prikkels voor efficiëntere logistiek wegen niet op tegen de investeringszekerheid die ervoor zal zorgen dat meer ondernemers een ZE-Truck aanschaffen.

Ook geven de huidige plannen alleen investeringszekerheid voor ondernemers die in de eerste jaren een truck willen aanschaffen. Het is daarom van belang dat ruim voorafgaand aan het aflopen van deze vier jaar duidelijk wordt gemaakt óf en hoe de korting wordt afgebouwd. Wij stellen voor om in de wet vast te leggen hoe lang van te voren bekend wordt óf en hoe de korting wordt afgebouwd.

Afbouwpad van de korting voor Zero-Emissie voertuigen

Voor het afbouwpad kan gekozen worden voor een statische daling van het kortingspercentage. Bijvoorbeeld eerst twee jaar 50 procent korting en dan twee jaar 25 procent korting. Dit geeft de meeste investeringszekerheid. Ook kan het afbouwpad geïnspireerd worden op het Noorse model waarin de korting afhankelijk is van het aantal ZE voertuigen dat op de weg rijdt. Dat zorgt ervoor dat inkomstenderving voor de staat voorkomen wordt en prikkel om ook met elektrische trucks aan



logistieke efficiëntie te werken steeds hoger wordt. Natuur & Milieu is voorstander voor een combinatie van de twee. Eerst een statisch afbouwpad, later een afbouwpad naar Noors model.

Vrijstelling emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg

Natuur & Milieu is blij dat gekozen is voor een vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens tot 4.250kg. Elektrische bestelbussen zijn vanwege het gewicht van de accu's in veel gevallen zwaarder dan 3500 kilo en vallen daarom in de categorie vrachtwagens. De inzet van elektrische bestelbussen zwaarder dan 3500 kilo zou vanwege de heffingskosten onaantrekkelijk zijn in vergelijking met fossiele alternatieven die niet onder de heffing vallen. Daarmee zou de transitie naar Zero-Emissie bestelbussen worden afgezwakt. Deze vrijstelling is ons inziens dan ook op zijn plaats.

Gekozen tarief

Het gemiddelde tarief van de vrachtwagenheffing stijgt in de wijziging Wet Vrachtwagenheffing niet ten opzichte van de tarieven in het wetsvoorstel vrachtwagenheffing (behoudens inflatiecorrecties). Expliciet uitgangspunt van de hoogte van de vrachtwagenheffing is dat deze moeten aansluiten op de tarieven in buurlanden, zodat een gelijk speelveld ontstaat. Nu Duitsland richting een gemiddelde van 30 cent gaat, vindt Natuur & Milieu het daarom bijzonder dat de wijziging van de wet niet wordt aangegrepen om dit gemiddelde tarief bij te stellen.

Onderzoek van CE Delft¹ bevestigt dat een financiële prikkel, zoals de vrachtwagenheffing, de noodzaak voor een doelmatiger inzet van transportkilometers vergroot. Natuur & Milieu pleit er dan ook voor om het gemiddelde tarief van de vrachtwagenheffing te verhogen van 15 cent per km naar 30 cent per km. Een dergelijke verhoging zorgt ervoor dat het maken van loze kilometers oninteressant wordt.

Natuur & Milieu begrijpt dat bij een verhoging van het gemiddelde tarief opnieuw moet worden gekeken naar uitwijkeffect op het onderliggende wegennet en zou graag zien dat waar uitbreiding plaatsvindt van het aantal wegen waarvoor de kilometerheffing geldt.

Moment van implementatie

Voor het klimaat en de innovatiekracht van de sector is het van groot belang dat de kilometerheffing zo snel mogelijk wordt geïmplementeerd. Subsidiemaatregelen als de AanZET 2.0 zijn direct gekoppeld aan de terugsluis van de vrachtwagenheffing. Uitstel van invoering zorgt er daarmee voor dat verduurzaming die ook noodzakelijk is in het kader van de invoering van Zero-Emissie zones vertraging minder aantrekkelijk wordt. Dat zet ondernemers voor het blok. Voor de verduurzaming van het wegtransport is de kilometerheffing verder een van de weinige maatregelen met een significant effect op de korte termijn, die snel inpasbaar is en geen belemmering voor verdere verduurzaming en vernieuwing op de lange termijn vormt.² Andere landen zijn ons bovendien al voorgegaan: België en Duitsland hebben al een kilometerheffing voor vrachtwagens en Denemarken start op 1 januari 2025.

Ten slotte roepen wij daarom op om alles op alles te zetten om de kilometerheffing op 1 januari 2026 van start te laten gaan.

¹ [Onderzoek-Logistieke-efficiëntie.pdf \(natuurenmilieu.nl\)](#)

² Planbureau voor de Leefomgeving, QuickScan emissiereductie 2020 (2015), https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/150902Quickscan_Emissiereductie2020_final.pdf