

## **Reactie HYGRO Energy B.V. op Consultatie 'Wijziging Wet Vrachtwagenheffing'**

HYGRO is blij met een vrachtwagenheffing en kan zich goed vinden in het beoogde doel om de vervoersector te verduurzamen en emissievrije vrachtwagens te stimuleren. Met betrekking tot de huidige opzet ziet HYGRO wel nog een aantal aandachtspunten.

Gezien de hoge aanschafprijs van emissievrije vrachtwagens kan de vrachtwagenheffing een groot verschil gaan maken in de overweging tot aanschaf van deze voertuigen. Gezien het hoge concurrentie niveau in de sector zal de beslissing tot daadwerkelijke aanschaf van emissievrije vrachtwagens afhankelijk zijn van het verschil op basis van een total cost of ownership per kilometer ten opzichte van reguliere Euro 6 of 7 voertuigen. Euro 6 voertuigen worden voor het grootste deel afgeschreven over 1 miljoen kilometer. Als het voertuig 125.000 km per jaar aflegt, betekent dit een levensduur van 8 jaar. Wil de vrachtwagenheffing effectief zorgdragen voor investeringen in emissievrije voertuigen dan dienen de tarieven bij aanschaf van een voertuig dus voor 8 jaar duidelijk te zijn.

Op dit moment lijkt de tariefstelling voor de vrachtwagenheffing los te staan van het jaar van registratie en kunnen in principe zoals nu beoogd is elke 4 jaar de tarieven wijzigen. Dat zorgt voor een grote onzekerheid in het bepalen van de total cost of ownership over de gehele levensduur van het voertuig. De overheid heeft in het verleden vaker haar beleid gewijzigd, bijvoorbeeld met accijnsvrijstellingen op LNG. Dit had toen grote gevolgen voor de partijen die al geïnvesteerd hadden. Kortom, als de heffing niet duidelijk is over de gehele levensduur van het voertuig dan is de regeling structureel minder effectief. Duidelijkheid over de heffing zal het ondernemersrisico verlagen, de investeringsbereidheid in emissievrije voertuigen hierdoor vergroten en uiteindelijk daarmee de CO2-reductie doelstelling sneller en tegen lagere kosten behalen.

Om deze reden pleit HYGRO voor het vastzetten van de tarieven van de vrachtwagenheffing voor minimaal 8 jaar (behoudens inflatiecorrecties), gekoppeld aan het jaar van aanschaf van het voertuig. Deze systematiek is in feite niet anders dan nu bij de wegenbelasting (voor personenauto's), waar ook de tarieven vooraf over een vaste periode zijn vastgesteld. Dit geeft zekerheid voor degene die een auto aanschaft.

Daarnaast heeft HYGRO de volgende aandachtspunten geconstateerd t.a.v. de voertuig emissieclassificatie:

- Op dit moment is voor HYGRO nog onduidelijk hoe H2ICE voertuigen in de huidige emissieclassificatie vallen.
- De emissieklasse wordt in de huidige opzet bepaald aan de hand van de voertuigeigenschappen. Hoe wordt op deze manier het verschil in gebruik van verschillende soorten waterstof (bijvoorbeeld groen vs grijs) meegenomen in de heffing? Dit kan een groot verschil hebben in de uiteindelijke uitstoot. Gezien het beoogde doel pleit HYGRO er daarom voor om het gebruik van groene waterstof meer te stimuleren door hier rekening mee te houden in de hoogte van de vrachtwagenheffing.
- Ook is nog onduidelijk of de vrachtwagenheffing een voertuig dat gebruik maakt van biodiesel (HVO100) of bioLNG/bioCNG anders classificeert dan een voertuig dat geen biodiesel of bioLNG/bioCNG gebruikt.

Gegeven de CO<sub>2</sub> normen per MJ-diesel, grijze waterstof en groene waterstof opgesteld door CE Delft in opdracht van het ministerie van I&W<sup>1</sup> leidt de combinatie H<sub>2</sub>ICE en grijze waterstof tot een hogere CO<sub>2</sub> uitstoot dan nu de norm bij diesel. Bij diesel komt 92.3 g/MJ vrij, bij grijze waterstof 105.6 g/MJ. Gegeven dezelfde efficiency van de verbrandingsmotor leidt grijze waterstof tot meer uitstoot. Bij groene waterstof is de uitstoot 24.4 g/MJ, daarmee zal een H<sub>2</sub>ICE wel tot een emissiedaling leiden. Dit laat zien dat naast type aandrijving ook het soort brandstof een belangrijke rol speelt in het behalen van de beoogde doelstelling.

Daarnaast wil HYGRO graag benoemen dat het goed is dat emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg zijn vrijgesteld van de vrachtwagenheffing, echter om emissievrij in zwaar transport van de grond te krijgen is het in de eerste fase van de vrachtwagenheffing belangrijk voertuigen boven de 4.250 kg vrij te stellen.

Om de regeldruk voor ondernemers te beperken zou het ook helpen als dezelfde methodiek wordt gehanteerd voor het bepalen van de CO<sub>2</sub>-reductie van alternatieven vervoersmiddelen en het stimuleren van CO<sub>2</sub>-reductie. Als een transporteur wil verduurzamen zijn er bijvoorbeeld bij de aanschaf van een waterstof vrachtwagen verschillende regelingen die een belangrijke rol spelen. De vrachtwagenheffing, ERE (emissiereductie eenheden)/HBE, aanschafsubsidies zoals de AanZET/SWiM en de potentiële accijns op waterstof zijn allemaal relevant voor de uiteindelijke total cost of ownership van het waterstof voertuig. Daarnaast hebben subsidies die de productie van groene waterstof stimuleren, zoals de SDE++ of OWE, een grote invloed op de prijs van groene waterstof aan de pomp. Dit heeft indirect weer impact op de total cost of ownership van het voertuig en de brandstofkosten voor de transporteur.

Tot slot, pleit HYGRO voor een heldere Milieu Steun Kader toets (MSK-toets) over de hele keten van “wind-tot-wiel”. Op dit moment bestaat er onduidelijkheid over wanneer sprake is van overstimulering. De vrijstelling/korting van de vrachtwagenheffing voor emissievrije voertuigen kan, naast het compenseren voor de hoge aanschafkosten, ook gebruikt worden om meer te betalen voor bijvoorbeeld groene waterstof. Tegelijkertijd wordt waterstof als brandstof in het wegverkeer momenteel niet vermeld in de accijnsregelgeving. Dit terwijl de vrachtwagenheffing ook gebruikt wordt om gemiste accijnsinkomsten door emissievrije voertuigen te compenseren. Daarnaast bestaat er bij de stimulering van waterstoflevering met verschillende regelingen, zoals SDE++ of OWE en/of HBE of ERE en/of SWiM op een tankstation, onduidelijkheid over wanneer sprake is van te veel staatssteun. Gegeven het feit dat door de vrachtwagenheffing vrijstelling/korting er een compensatie mogelijk is voor de hogere investering en/of de hogere brandstofkosten en er geen accijns op waterstof verwacht mag worden, dient de overheid duidelijkheid te scheppen over wanneer men vindt dat er sprake is van overstimulering geredeneerd over de gehele keten. Zolang de overheid daar niet een duidelijk kader voor geeft ontstaat er onduidelijkheid in de markt, en nog waarschijnlijker, grote complexiteit doordat er specifieke eisen en regels worden opgesteld per beleidsmaatregel. Dit terwijl de keten juist integraal opgeschaald wordt en de komende jaren integraal zal gaan groeien.

Graag ziet HYGRO ook vanuit de overheid een redenatie over wanneer er sprake is van steun.

---

<sup>1</sup>[https://ce.nl/wpcontent/uploads/2023/02/CE\\_Delft\\_210506\\_STREAM\\_Personenvervoer\\_2022\\_DEF.pdf](https://ce.nl/wpcontent/uploads/2023/02/CE_Delft_210506_STREAM_Personenvervoer_2022_DEF.pdf),  
<https://tools.ce.nl/stream/brandstofkentallen/>

- Bijvoorbeeld inzake een heffing bij milieuverontreiniging zoals de geluid en luchtkwaliteitsgrondslag bij de vrachtwagenheffing. Deze heffing is niet van toepassing op emissievrije voertuigen, door het ontbreken van geluid en luchtverontreiniging. Is dit staatssteun voor emissievrij?
- Daarnaast is voor een vrachtwagen in CO<sub>2</sub>-emissieklasse 5 inzake de infrastructuurheffing alleen sprake van overheidssteun bij meer dan 50% heffingskorting, aangezien de 50% een minimale vereiste is vanuit de Europese richtlijn? Of geldt de minimale 50% uit de richtlijn ook als steun?