

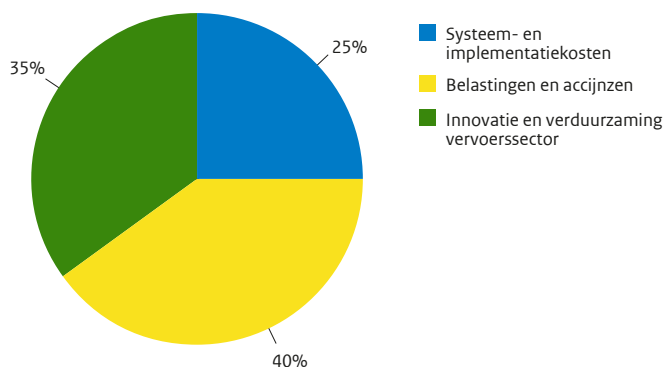


# Samen op weg naar een innovatieve en duurzame vervoerssector

## De terugsluis van vrachtwagenheffing

September 2021

Nederland gaat een vrachtwagenheffing invoeren. Net als onze buurlanden betalen zowel binnenlandse als buitenlandse vrachtwagens dan voor het gebruik van de weg. De inkomsten uit de vrachtwagenheffing worden gebruikt voor verlaging van de motorrijtuigenbelasting, afschaffing van het Eurovignet in Nederland en investeringen in innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. In overleg met de sector wordt de netto-opbrengst teruggesluisd naar de vervoerssector. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt hierbij samen met de drie vervoersorganisaties evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN.



Figuur 1: Indicatieve verdeling inkomsten van de vrachtwagenheffing

### Vrachtwagenheffing en terugsluis

Om betalen per gereden kilometer mogelijk te maken, wijzigt een aantal vaste belastingen naar een variabele heffing. Het vrachtverkeer gaat met deze vrachtwagenheffing meer dan nu betalen voor het gebruik van de weg. Ter compensatie van de vrachtwagenheffing gaat de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens omlaag en wordt het Eurovignet in Nederland afgeschaft. Daarnaast wordt het tarief van de heffing afhankelijk van het gewicht en de euro-emissieklasse van de vrachtwagen. Dus hoe schoner en lichter de vrachtwagen, hoe lager de heffing. Na aftrek van de kosten wordt de netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing teruggesluisd naar de sector. Dit gebeurt in overleg met de vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN. Deze terugsluis wordt gebruikt voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Daarmee draagt de terugsluis bij aan een toekomstbestendige vervoerssector.

### Gezamenlijke transitieopgave

Het ministerie van IenW, evofenedex, TLN en VERN hebben drie maatregelpakketten opgesteld die de duurzaamheid en innovatiekracht van het vervoerssysteem gaan verbeteren. Deze maatregelen moeten nuttig, haalbaar en concreet zijn en kansen bieden aan grote en kleine ondernemingen. Daarnaast moeten ze ten goede komen aan de bedrijven die het geld opbrengen. Deze maatregelen samen zorgen ervoor dat het vervoerssysteem slimmer en efficiënter wordt. Bovendien verminderen de maatregelen de uitstoot van geluid, fijnstof en stikstof (NO<sub>x</sub>).

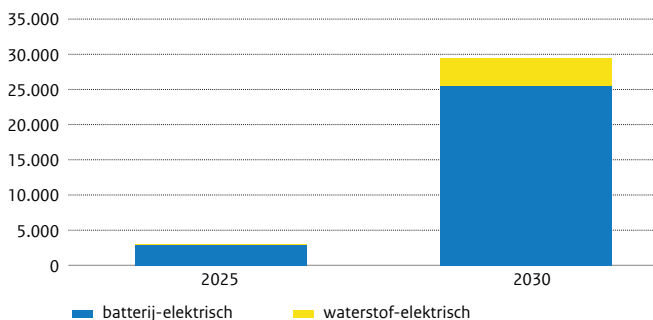
De terugsluis gaat over de onderwerpen:

- Voor duurzaamheid gaat het om een versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer in de vorm van elektrisch aangedreven vrachtwagens (met batterij of via waterstof). Daarnaast wordt deze transitie mogelijk gemaakt door het tijdelijk gebruik van hernieuwbare brandstoffen. Hiermee wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de vrachtvervoersector flink vermindert.
- Voor innovatie gaat het om een efficiëntere logistieke keten door bijvoorbeeld een hogere beladingsgraad en een vermindering van het aantal gereden kilometers.

Dit alles zorgt voor een schoner en efficiënter vervoerssysteem, waar de gehele logistieke keten van profiteert.

### Emissieloos vrachtvervoer

De vraag naar emissieloos vrachtvervoer neemt de komende jaren flink toe vanwege de noodzaak om de uitstoot van CO<sub>2</sub> en stikstof (No<sub>x</sub>) terug te dringen. In steden worden ook zero-emissiezones ingevoerd, om de uitstoot daar te reduceren. Toch schaffen vervoersbedrijven op dit moment nog weinig elektrische vrachtwagens aan, ook omdat deze voertuigen nu nog erg duur zijn. Mede daarom stimuleren deze terugsluismaatregelen de versnelde overstap naar elektrisch aangedreven voertuigen (met batterij of via waterstof). Door ook te investeren in laad- en tankinfrastructuur en kennis te delen wordt de totale transitie naar elektrisch vrachtvervoer mede mogelijk gemaakt. De terugsluis draagt daarmee bij aan de afspraken van het klimaatakkoord.



Figuur 2: Verwachte toename emissieloos vrachtvervoer. Bron: TNO, nov. 2019

### Hernieuwbare brandstoffen

De transitie naar emissieloos vervoer kost tijd, terwijl de maatschappelijke noodzaak om CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen om snelle actie roept. Daarom komt er een overbruggingsmaatregel voor het gebruik van hernieuwbare (bio-)brandstoffen met een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hiervoor is het nodig de marktvraag en -uitrol bij vrachtvervoerders en hun klanten te ontwikkelen en te versnellen. Is er eenmaal voldoende aanbod van elektrische vrachtwagens, dan wordt de steun voor deze hernieuwbare brandstoffen afgebouwd.

### Hogere beladingsgraad en kilometerreductie

Er is ook winst te behalen door efficiënter te vervoeren, wanneer de gehele logistieke keten beter samenwerkt. Transportbedrijven zouden een hogere beladingsgraad kunnen bereiken door middel

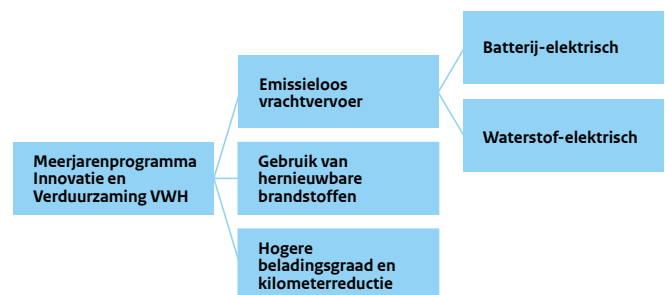
van bundeling van transport, en door een vermindering van het aantal lege retourritten. Om dit te realiseren worden er projecten gefinancierd om nieuwe technologieën mogelijk te maken. Denk hierbij aan ICT-systemen om informatie over lading en routes te delen, afspraken over het (her)gebruik van andermans containers (zgn. grijze containers) en het stimuleren van de goede aansluiting van het wegvervoer op het gehele logistieke systeem. Naast voordelen voor de keten levert dit de transportondernemingen financiële voordelen op.

### Bestuursovereenkomst

De geschetste transitie is complex en kostbaar. Om dit tot een succes te maken, is een gecoördineerde en gezamenlijke inspanning nodig. Het terugsluisen van de netto-opbrengst gaat daarom in overleg met de vervoerssector. Om dit concreet vorm te geven, heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een overeenkomst gesloten met evofenedex, TLN en VERN. In deze bestuursovereenkomst staat beschreven hoe de samenwerking wordt geregeld. Evofenedex, TLN en VERN vertegenwoordigen samen de vervoerssector die de vrachtwagenheffing gaan betalen.

### Meerjarenprogramma

Zodra de heffing in werking treedt, kan de vervoerssector aanspraak maken op de terugsluis om de gewenste systemsprong te maken. Dit wordt uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Innovatie en Verduurzaming vrachtwagenheffing. Dit meerjarenprogramma, dat de drie vervoerspartijen en het ministerie van IenW gezamenlijk opstellen, maakt de bestedingen zichtbaar en concreet. Om de maatregelen te laten aansluiten bij de laatste ontwikkelingen wordt het maatregelenpakket ieder jaar gemonitord en waar nodig aangepast. Elke vijf jaar wordt een nieuw meerjarenprogramma vastgesteld. Zo gaan we samen op weg naar een slimmer en schoner, toekomstbestendig en concurrerend vervoerssysteem.



Figuur 3: Terugsluismaatregelen

Meer informatie:

[www.vrachtwagenheffing.nl](http://www.vrachtwagenheffing.nl)

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

September 2021