

Reactie KNV consultatie Wijziging Besluit energie vervoer voor verhoging percentage jaarverplichting 2024

KNV Zorgvervoer en Taxi is de ondernemersorganisatie in het zorg- en taxivervoer.¹ Busvervoer Nederland (onderdeel van KNV) is de ondernemersorganisatie in het touringcarvervoer (besloten busvervoer²). Tezamen vertegenwoordigen deze sectoren meer dan 30.000 werknemers en ongeveer 30.000 voertuigen.

De leden van KNV hebben de ambitie om het personenvervoer per touringcar en taxi verder te verduurzamen. Uiteindelijk willen de bedrijven volledig zero emissie werken. Tegelijkertijd is het nog niet voor alle soorten vervoer mogelijk om dit zero-emissie uit te voeren (langeafstandsbusvervoer, rolstoelvervoer). Voor deze vormen van vervoer gaat verduurzaming in eerste instantie via het gebruik van hernieuwbare brandstoffen. KNV steunt dan ook de ambitie van het Rijk om meer fossiele brandstoffen te vervangen door hernieuwbare brandstoffen.

Tegelijkertijd hebben we enkele opmerkingen bij de verhoogde jaarverplichting. Door de verhoogde jaarverplichting gaat er sprake zijn van meerkosten voor de ondernemers. Zij krijgen 'aan de pomp' te maken met een verwachte prijsstijging van 2 a 3 cent per liter brandstof. Dit kan niet in alle gevallen doorgerekend worden aan de klant, bijvoorbeeld in het zorgvervoer waar soms sprake is van langjarige contracten zonder brandstofclausule. In de gevallen dat de verhoogde kosten wel doorgerekend kunnen worden, betekent dit (in sommige gevallen) dat de kostenstijging terecht komt bij mensen die geen andere optie hebben. Het principe 'de vervuiler betaalt' heeft dan een wrang bijeffect op mensen die afhankelijk zijn van het zorgvervoer. Ook komen de kosten van deze bijmengverplichting uiteindelijk weer bij de overheid – als opdrachtgever in een deel van het zorgvervoer – terecht.

De kostenstijging mag verder niet los gezien worden van andere kostenstijgingen in het vervoer over de weg, zoals eventuele accijnsverhogingen die ingevoerd (kunnen) worden vanaf 1 januari 2024. Het effect van de prijsstijgingen zoals naar voren gekomen in het voorgaande argument, wordt in dat geval versterkt.

De prijsstijgingen hebben ten slotte het effect dat de overheid het paard achter de wagen spant wanneer het gaat om internationaal personenvervoer. Zo wordt de prijs van internationaal busvervoer (uitstoot per reizigerskilometer 18,8 gr CO₂/km) ten opzichte van het vliegverkeer (uitstoot per reizigerskilometer 96,6 gr CO₂/km) of internationaal treinverkeer (uitstoot per reizigerskilometer 22,3 gr CO₂/km) minder concurrerend. Vervuilendere opties blijven gevrijwaard van de aan het wegvervoer wel doorberekende kosten, doordat het vliegverkeer bijvoorbeeld geen accijnzen op kerosine hoeft te betalen.

KNV vindt het vervuilerbetaalt-instrument een goede manier om verduurzaming aan te jagen. Tegelijkertijd pleit KNV er echter voor om niet alleen een stok te hanteren, maar ook de instroom van zero-emissie voertuigen te stimuleren, bijvoorbeeld door:

- Aanschafsubsidies in te stellen voor zero-emissie personvervoervoertuigen (zorgvervoer en taxi, touringcar)
- Oog te hebben voor de meerkosten van zero-emissievoertuigen bij (zorg)vervoer(s)opdrachten
- De randvoorwaarden voor zero-emissievervoer op orde te maken (denk daarbij met name aan laadinfrastructuur en netcongestie)

¹ Hieronder vallen bijvoorbeeld het leerlingenvervoer, het zittend ziekenvervoer en het sociaal-recreatief vervoer voor ouderen (Valys-vevoer).

² Hieronder valt onder meer treinvervangend vervoer, vakantievervoer, werknemers- en scholierenvervoer