

Beleidskompasformulier voor **internetconsultatie**

Wijziging van het Besluit vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
Houders van vrachtwagens en andere zware motorvoertuigen (vervoerssector), dienstaanbieders voor toldiensten, de hoofddienstaanbieder voor de vrachtwagenheffing, uitvoeringsorganisaties RDW, CJIB en de inspectiedienst ILT.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?
Kennis over het vraagstuk: alle bovengenoemde partijen.
Ervaring met het vraagstuk: tol-dienstaanbieders, vervoerspartijen en houders van vrachtwagens die ook actief zijn in landen waar al een vrachtwagenheffing geldt.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?
RDW, CJIB, ILT, dienstaanbieders en de vervoerssector zijn vanaf de beleidsvoorbereidingsfase van de Wet vrachtwagenheffing betrokken. Het doel hiervan was dat er een vrachtwagenheffing wordt gerealiseerd die praktisch uitvoerbaar is.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?
In 2026 start Nederland met de vrachtwagenheffing. Houders van vrachtwagens betalen dan een heffing per gereden kilometer, op de snelwegen en een aantal provinciale en lokale hoofdwegen. Op basis van de Wet vrachtwagenheffing is een Besluit vrachtwagenheffing opgesteld dat per 1 januari 2024 in werking is getreden.

Onderliggende regelgeving bij de Wet vrachtwagenheffing moet een effectieve toepassing van de wet in de praktijk mogelijk maken. Hiervoor zijn het Besluit vrachtwagenheffing (en de Regeling) vrachtwagenheffing opgesteld.

De Wet vrachtwagenheffing moet worden gewijzigd als gevolg van de herziene richtlijn voor het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen.¹ Het wetsvoorstel is ingediend bij de Tweede Kamer.² De belangrijkste aanpassing in de Wet vrachtwagenheffing is dat de tarieven mede gebaseerd worden op de CO2-emissieklasse van de vrachtwagen.

Het wetsvoorstel leidt ook tot enkele wijzigingen van het Besluit vrachtwagenheffing. Zo moet worden bepaald welke voertuigdocumenten nodig zijn voor het sluiten van een overeenkomst met een aanbieder van toldiensten. Verder worden een paar aanpassingen voorgesteld die bijdragen aan een goede uitvoering van de Wet vrachtwagenheffing. Deze hebben te maken met de verwerking van persoonsgegevens. Zo moet worden geregeld welke persoonsgegevens mogen worden verwerkt van houders van vrachtwagens die vrijgesteld zijn van vrachtwagenheffing, en van houders van voertuigen die lijken op een vrachtwagen, maar dat niet zijn. Zij moeten namelijk kunnen worden geïnformeerd over het feit dat zij geen vrachtwagenheffing hoeven af te dragen. Ook is een aanpassing nodig als gevolg van inzicht dat is ontstaan bij de voorbereiding van de vrachtwagenheffing. Het CJIB, dat de innings- en incassotaken voor de vrachtwagenheffing uitvoert, moet de geboortedatum van een houder kunnen verwerken; daarvoor moet het Besluit vrachtwagenheffing ook worden aangepast.

- b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?
Het feit dat het Besluit vrachtwagenheffing moet worden aangepast naar aanleiding van de in voetnoot 1 genoemde Europese richtlijn en voortschrijdend inzicht.
- c) Wat is de omvang van het probleem?
Beperkt, want er hoeven maar enkele kleine wijzigingen te worden doorgevoerd.
- d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?
Niet van toepassing: de vrachtwagenheffing gaat in 2026 van start.
- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?
Voor de uitvoering van de Wet vrachtwagenheffing is een wijziging van het Besluit vrachtwagenheffing noodzakelijk.

¹ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PbEU 2022, L 69/1).

² PM.

- Als de overheid niets doet dan wordt niet geregeld welke voertuigdocumenten de houder van een vrachtwagen aan de dienst aanbieder kan overleggen ter bepaling van het tarief van de vrachtwagenheffing.
- Verder is het zonder een wijziging van het Besluit vrachtwagenheffing niet mogelijk om houders van vrachtwagens die nog geen dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten, proactief aan te schrijven en te informeren over de noodzaak daartoe. Hiermee wordt de kans vergroot dat een houder niet op de hoogte is van de start van de vrachtwagenheffing, geen vrachtwagenheffing betaalt en een boete opgelegd krijgt.
- Ook is het zonder wijziging van het Besluit vrachtwagenheffing niet mogelijk om informatie te sturen aan houders van vrachtwagens die vrijgesteld zijn van vrachtwagenheffing en houders van voertuigen die lijken op een vrachtwagen, maar dat niet zijn.
- Ten slotte kan het CJIB zonder wijziging van het Besluit vrachtwagenheffing zijn taken voor de vrachtwagenheffing niet goed uitvoeren. De verwerking van de geboortedatum van een houder is nodig om de standaard werkwijze van het CJIB te kunnen hanteren die tot doel heeft om persoonsverwisselingen, datalekken en dubbele registraties in de administratie zoveel mogelijk te voorkomen.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Zorgen dat de vrachtwagenheffing in overeenstemming is met de Europese tolheffingsregels en praktisch uitvoerbaar wordt.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\) en brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

De vrachtwagenheffing als geheel en de gewijzigde tarieven op basis van de CO₂-emissieklasse leveren een bijdrage aan de klimaatdoelen zoals geformuleerd in de klimaatwet. Dat komt door de verduurzaming van het goederenvervoer in Nederland die met de vrachtwagenheffing wordt bereikt (zie paragraaf 1 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij het eerdergenoemde wetsvoorstel tot wijziging van de Wet vrachtwagenheffing). De vrachtwagenheffing draagt bij aan de ontwikkelingsdoelen, zoals het tegengaan van klimaatverandering, en aan een duurzame infrastructuur. Ook draagt de vrachtwagenheffing bij aan de brede welvaart een verbetering van het milieu en de leefomgeving door de reductie van stikstof- fijnstof- en geluidsemisies.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?
Om het doel te realiseren is een wijziging nodig van het Besluit vrachtwagenheffing. De nuloptie (het huidige Besluit vrachtwagenheffing ongewijzigd laten) is geen optie (zie onder 1e). Ook leidt de nuloptie ertoe dat de regels over verwerking van persoonsgegevens niet adequaat zijn. Dit kan leiden tot knelpunten voor burgers en bedrijven die met de vrachtwagenheffing te maken krijgen en voor de uitvoeringsorganisaties.
- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?
Zie onder 3a.
- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?
Zie onder 3a.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?
Dat de Wet vrachtwagenheffing effectief kan worden uitgevoerd en voldoet aan de Europese regelgeving.
- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?
Uitvoerder RDW doet een uitvoeringstoets die betrekking heeft op de gevolgen voor de uitvoering. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) wordt gevraagd te adviseren over de regeldruk voor houders van vrachtwagens. En de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) wordt gevraagd om te adviseren over de bescherming van persoonsgegevens.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Het voorstel is om het Besluit vrachtwagenheffing in lijn te brengen met de gewijzigde Wet vrachtwagenheffing.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Het voorstel zorgt ervoor dat de vrachtwagenheffing kan worden uitgevoerd op een effectieve wijze die voldoet aan de Europese regelgeving en voorkomt knelpunten voor burgers en bedrijven die met de vrachtwagenheffing te maken krijgen.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

De vrachtwagenheffing gaat in 2026 van start: er is in Nederland nu dus nog geen ervaring met een vrachtwagenheffing. Er moet dus in de praktijk nog blijken dat de gestelde regels (waaronder ook de regels uit het voorstel) het beoogde effect hebben. Ook worden er nog uitvoeringstoetsen, een toets op regeldruk en een toets over de gevolgen t.a.v. de verwerking van persoonsgegevens aangevraagd (zie onder 4b); deze toetsen kunnen nog dwingen tot bijsturing.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Met een invoeringstoets wordt vroegtijdig bestudeerd hoe de uitvoering van de Wet vrachtwagenheffing en de onderliggende regelgeving in de praktijk uitpakt. Hierbij is in het bijzonder aandacht voor de gevolgen voor burgers, bedrijven en uitvoeringsorganisaties. De invoeringstoets maakt, indien noodzakelijk of gewenst, tijdige bijsturing mogelijk. Het kabinet hanteert als uitgangspunt dat een invoeringstoets een jaar na invoering van nieuwe regelgeving plaatsvindt.

De Wet vrachtwagenheffing wordt daarnaast, inclusief de onderliggende regelgeving, elke vijf jaar geëvalueerd (zie artikel 34). Dat wil zeggen dat de doeltreffendheid en de effecten in de praktijk van de regelgeving in brede zin in kaart zullen worden gebracht. Ook de in dit voorstel geregelde bepalingen zullen onderdeel zijn van die brede evaluatie.