

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Titel:

Internetconsultatie wijzigingswet vrachtwagenheffing

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

a) Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Eigenaren van vrachtwagens en opdrachtgevers van het wegtransport.

b) Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Er zijn onderzoeksbureaus met kennis van en ervaring met het berekenen van de effecten van de tarieven op bijvoorbeeld de CO₂ besparing. Het bureau Revnext is geselecteerd om de effecten van de tarieven te onderzoeken. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt om de tarieven te bepalen¹.

c) Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Er is gesproken met de organisaties Transport Logistiek Nederland (TLN), evofenedex en de Vereniging Eigen Rijders (VERN) over deze wijzigingswet. Deze organisaties vertegenwoordigen de Nederlandse vervoerssector. Ook is er gesproken met Stichting Natuur en Milieu, Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie, BOVAG en RAI vereniging.

1. Wat is het probleem?

a) Wat is het probleem?

In 2026 voert Nederland een vrachtwagenheffing in. Houders van vrachtwagens betalen dan per gereden kilometer, op de snelwegen en een aantal provinciale en lokale hoofdwegen. De Wet vrachtwagenheffing is opgesteld volgens de Europese richtlijn voor tolheffing die toen gold. Deze wet is 1 januari 2023 (gedeeltelijk) in werking getreden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een wijziging van de wet, omdat de Europese regels voor tolheffingen zijn gewijzigd. Als de wet niet wordt aangepast, kan de vrachtwagenheffing niet starten.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De wijziging van de Europese regels voor tolheffing.

¹ Revnext, Varianten voor tariefstructuur vrachtwagenheffing bij implementatie herziene Eurovignetrichtlijn, juni 2023: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2023/07/14/bijlage-4-effectstudie-tariefstructuur-vrachtwagenheffing-gereedigdeer/bijlage-4-effectstudie-tariefstructuur-vrachtwagenheffing-gereedigdeer.pdf>.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Beperkt, want er hoeven maar enkele wijzigingen te worden doorgevoerd.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

N.v.t.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

As de overheid niets doet kan de vrachtwagenheffing niet worden ingevoerd. De huidige Wet vrachtwagenheffing voldoet niet aan de nieuwe Europese regels voor tolheffing.

2. Wat is het beoogde doel?

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

1. Zorgen dat de Wet vrachtwagenheffing voldoet aan de nieuwe Europese regels voor tolheffing. Het gaat vooral om het baseren van het tarief op de CO₂-emissieklasse van de vrachtwagen.
2. Verduurzaming van de vervoersector.
 - Daarom wordt voor emissievrije vrachtwagens de maximaal toegestane korting gegeven. De Tweede kamer heeft dit verzocht (motie Grinwis²)
 - Verder wordt voorkomen dat voor emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg vrachtwagenheffing moet worden betaald. Te denken valt aan voertuigen die voor stadsdistributie worden gebruikt. Door het extra gewicht van de alternatieve aandrijving (waaronder de accu), kunnen deze voertuigen zwaarder worden dan 3.500 kg in vergelijking met hetzelfde voertuig met een dieselmotor. Volgens de huidige wet zouden deze onder de vrachtwagenheffing vallen. De nieuwe Europese regels maken het nu mogelijk emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing. De overheid wil daarmee het gebruik van deze voertuigen stimuleren.

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

De ambitie om het goederenvervoer voor 2050 CO₂-neutraal te maken.

² [Kamerstuk 35 910, nr. 19](#)

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Het is verplicht om de vrachtwagenheffing aan te passen zodat deze voldoet aan de nieuwe Europese tolheffingsregels. De nieuwe tolheffingsregels verplichten om een korting te geven op het tarief voor emissievrije voertuigen, zoals elektrische- of waterstofvrachtwagens. Daarnaast geven de nieuwe Europese tolheffingsregels nu de mogelijkheid om elektrische vrachtwagens tot en met 4.250 kg vrij te stellen.

b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Het geven van de maximale korting op het tarief voor emissievrije vrachtwagens. Hiermee wordt opvolging gegeven aan de wens van de Tweede Kamer en wordt de verduurzaming van het wagenpark maximaal gestimuleerd.

Verder kunnen emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg worden vrijgesteld van de vrachtwagenheffing.

c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

N.v.t.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

De verduurzaming van de vervoerssector wordt verder gestimuleerd. De verwachting is dat door voor emissievrije vrachtwagens de maximaal toegestane korting te geven de CO₂-uitstoot van de sector met 0,4 megaton verminderd. Ook neemt de uitstoot van stikstof af. Naar verwachting zal ook de vrijstelling van emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg bijdragen aan de verduurzaming van het wagenpark.

b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Uitvoerder RDW is gevraagd om een uitvoeringstoets te doen. Daarbij worden de effecten van de voorgestelde wijzigingen op de uitvoering van de vrachtwagenheffing onderzocht.

Verder is het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) gevraagd om advies uit te brengen over de effecten op de regeldruk voor ondernemers, burgers en professionals.

5. Wat is de voorkeursoptie?

a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Op basis van de Europese richtlijn voor tolheffing wordt de vrachtwagenheffing samengesteld uit drie heffingen. Het te betalen tarief is de som van deze heffingen. Er is een infrastructuurheffing, een externekostenheffing voor luchtverontreiniging en geluidshinder en een externekostenheffing voor CO₂-emissies. De infrastructuurheffing is verplicht. Deze heffing heeft als doel om gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten van de weginfrastructuur in rekening te brengen. De externekostenheffingen brengen een deel van de kosten in rekening die verband houden met de door het vrachtverkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, geluidshinder en CO₂-emissies. Een externekostenheffing voor luchtverontreiniging is ook verplicht.

In lijn met de wens van de Tweede Kamer (motie van het lid Grinwis) is uitgegaan van de maximale korting voor emissievrije voertuigen. De tarieven zijn zo gekozen dat de verduurzaming van de vervoerssector maximaal wordt gestimuleerd, met als gevolg een vermindering van CO₂-uitstoot 0,4 megaton en een vermindering van de stikstofuitstoot.

Het gemiddelde tarief van de heffing blijft 15 cent per kilometer (prijspeil 2019). Daarom is de verwachting dat de voorgestelde tarieven niet zullen leiden tot uitwijk van vrachtverkeer naar wegen die niet onder het wegennet van de vrachtwagenheffing vallen. Daarmee hebben de voorgestelde tarieven geen negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.

De onderstaande tabel geeft de voorgestelde totale tarieven weer per gereden kilometer op wegvakken waarop de vrachtwagenheffing geldt (prijspeil 2019). Dit is de optelsom van de drie hiervoor genoemde heffingen (zoals opgenomen in het wetsvoorstel).

Tabel 1. Voorgestelde tarieven vrachtwagenheffing

CO ₂ -emissieklasse 1								
Toegestane maximum massa (kg)	euro-emissieklasse							
	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 6+
meer dan 3.500 tot 12.000	0,213	0,174	0,165	0,145	0,127	0,103	0,089	0,087
12.000 tot 18.000	0,308	0,247	0,235	0,208	0,180	0,147	0,126	0,124
18.000 tot en met 32.000	0,340	0,287	0,272	0,242	0,208	0,167	0,143	0,140
meer dan 32.000	0,383	0,322	0,309	0,274	0,234	0,185	0,158	0,155

Toegestane maximum massa (kg)	CO ₂ -emissieklasse			
	2	3	4	5
meer dan 3.500 tot 12.000	0,081	0,072	0,050	0,020
12.000 tot 18.000	0,114	0,101	0,069	0,028
18.000 tot en met 32.000	0,130	0,116	0,079	0,028
meer dan 32.000	0,144	0,130	0,087	0,030

Vrijstelling emissieloze vrachtwagens tot 4.250 kg

Er wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid uit de gewijzigde Europese richtlijn om emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing. Deze keuze is voorgesteld omdat het gewicht van bedrijfsvoertuigen, zoals bestelbussen die bijvoorbeeld voor stadsdistributie worden ingezet, hoger worden door elektrificatie. Door het extra gewicht van de alternatieve aandrijflijn (waaronder de accu), kan het voertuig zwaarder worden dan 3.500 kg. Het kabinet beoogt met het vrijstellen van emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg bij te dragen aan het verduurzamen van het wagenpark.

In lijn met het uitgangspunt van de huidige Wet vrachtwagenheffing bedraagt het gemiddelde tarief 15 cent per kilometer in prijspeil 2019. Dit komt overeen met 16,7 cent per kilometer in prijspeil 2023. Hierbij is uitgegaan van de verwachte samenstelling van het wagenpark in 2026.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

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

Overeenkomstig vast kabinetsbeleid worden geen andere regels opgenomen dan voor de implementatie noodzakelijk zijn. Doordat er geen grootschalige wijzigingen door te voeren in de Wet vrachtwagenheffing, wordt de realisatie van de vrachtwagenheffing niet vertraagd. Uitvoerder RDW anticipeert al op de voorgestelde wijzigingen.

De effecten op de administratieve lasten van bedrijven zijn onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat de effecten beperkt zijn. Het kan nodig zijn dat een houder van een vrachtwagen extra voertuigdocumenten moeten overleggen bij de dienst aanbieder om in aanmerking te komen voor een lager tarief. Dit geldt alleen voor voertuigen die in CO₂-emissieklasse 2, 3 of 4 vallen.

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

In de memorie van toelichting zijn de financiële gevolgen van het wetsvoorstel beschreven. Door het stimuleringsbeleid zal het aandeel emissievrije voertuigen na 2026 naar verwachting jaarlijks toenemen. In de memorie van toelichting is aangegeven dat uit onderzoek blijkt dat, bij gelijkblijvende tarieven, de opbrengsten in 2030 met circa 11 procent dalen ten opzichte van 2026. Ook is beschreven dat een correctie van de tarieven door bijvoorbeeld de afbouw van de korting voor emissievrije voertuigen op termijn voor de hand ligt.

Verder is aangegeven dat met het oog op het bieden van zekerheid naar de vervoerssector de inzet is om de tarieven de eerste vier jaar van de vrachtwagenheffing stabiel te houden.

Dit geeft de vervoerssector duidelijkheid. Bedrijven kunnen dan de tariefhoogte meewegen bij het nemen van investeringsbeslissingen.

d) Hoe ziet de voorgenomen monitoring en evaluatie eruit?

Tijdens de eerste vier jaar van de vrachtwagenheffing zullen de ontwikkelingen van het wagenpark worden geëvalueerd. Vervolgens kan op basis van die evaluatie besloten worden over een eventuele correctie van de tarieven, waaronder het tempo waarop de korting voor emissievrije vrachtwagens wordt afgebouwd.