

Vrachtwagenheffing

Beantwoording vragen uit Integraal Afwegingskader (IAK)

1. Wat is de aanleiding?

In steeds meer Europese landen wordt een vorm van vrachtwagenheffing geïntroduceerd. In onze buurlanden België en Duitsland geldt al een vrachtwagenheffing per gereden kilometer. Terwijl in Nederland (dit is ook de situatie in Denemarken, Zweden en Luxemburg) op dit moment een tijdsgebonden heffing – het Eurovignet - voor vrachtwagens vanaf 12.000 kg geldt.

De regering geeft met de invoering van de vrachtwagenheffing invulling aan het regeerakkoord van het Kabinet Rutte III waarin is opgenomen dat in navolging van omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd, waarvan de opbrengsten worden gebruikt voor het verduurzamen en innoveren van de vervoerssector.¹

2. Wie zijn betrokken?

De wegvervoerssector is betrokken bij de totstandkoming van het wetsvoorstel: Transport en Logistiek Nederland, evofenedex en VERN zijn geconsulteerd over de uitgangspunten voor de heffing. Met deze partijen is overeenstemming bereikt over de bestedingsrichtingen en afweegcriteria voor middelen voor innovatie en verduurzaming.

Andere overheden zijn geconsulteerd in verband met een mogelijke uitwijk van vrachtwagenverkeer van autosnelwegen naar het onderliggend wegennet. Samen met de regionale wegbeheerders zijn de uitkomsten van de modelstudies besproken en aangevuld met regionale kennis over het wegennet en de omgeving om te bepalen waar eventuele uitwijk aan de orde zou zijn. Het te beprijzen wegennet is zodanig gekozen, dat wegen waarop uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht zoveel mogelijk aan dat wegennet zijn toegevoegd.

3. Wat is het probleem?

In Nederland is, afgezien van de brandstofaccijns, sprake van belastingen en heffingen voor het vrachtwagenverkeer die niet gekoppeld zijn aan de hoeveelheid gereden kilometers. In Nederland geldt op dit moment het Eurovignet voor vrachtwagens vanaf 12.000 kg. Daarvoor wordt de belasting zware motorvoertuigen (BZM) op snelwegen geheven. Verder dient door houders van voertuigen motorrijtuigenbelasting (wegenbelasting) te worden betaald.

Om gericht te kunnen heffen wordt een op gereden afstand gebaseerde heffing ingevoerd, waarbij betaald wordt per gereden kilometer. In onze buurlanden België en Duitsland geldt al een vrachtwagenheffing per gereden kilometer. Ook Nederlandse vrachtwagens betalen daar voor het gebruik van de wegen.

¹ 'Vertrouwen in de toekomst', Regeerakkoord 2017-2021, *Kamerstukken II* 2017/18, 34700, nr.34.

De Nederlandse wegvervoerssector opereert in een internationaal sterk concurrerende markt. Voor de toekomstvastheid van de sector zijn investeringen in verduurzaming en innovatie belangrijk. Daarom worden de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing teruggesluisd naar de vervoerssector voor het stimuleren van verduurzaming en innovatie.

4. Wat is het doel?

Dit wetsvoorstel biedt de grondslag voor een heffing voor vrachtwagens. De doelstellingen van de vrachtwagenheffing zijn:

- Binnen- en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Zo gaat het vrachtverkeer meer dan nu betalen voor gebruik van de weg.
- Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. In het regeerakkoord is afgesproken dat inkomsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door, naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, gelden aan te wenden voor innovatie en verduurzaming.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Overheidsinterventie is nodig om een gelijk speelveld met betrekking tot betalen naar gebruik voor houders van vrachtwagens te creëren. Het invoeren van de vrachtwagenheffing is een taak van de overheid omdat het een heffing betreft van het Rijk waarvoor wetgeving noodzakelijk is.

Om de vervoerssector te laten innoveren en verduurzamen is hulp van de overheid nodig door extra investeringen vrij te maken. Om deze reden is ervoor gekozen dat de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet voor verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoerssector.

6. Wat is het beste instrument?

Met de introductie van een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer sluit Nederland beter aan bij de buurlanden (en andere EU-lidstaten) dan in de huidige situatie, waarin op vrachtwagens vanaf 12.000 kg het Eurovignet (Belasting Zware Motorvoertuigen) van toepassing is.

Dit wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing introduceert, in navolging van onze buurlanden, de vrachtwagenheffing voor vrachtwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg waarbij houders van vrachtwagens betalen naar gereden kilometer. De netto-inkomsten uit de heffing vloeien terug naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting (MRB), het afschaffen van de belasting zware motorvoertuigen (BZM) en het aanwenden van gelden voor innovatie en verduurzaming.

De milieueigenschappen en het gewicht van de vrachtwagen bepalen de hoogte van de heffing: hoe schoner of lichter de wagen, hoe lager de heffing. De regering kiest deze heffing in de context van verduurzaming en stimulering van de innovatiekracht van Nederland. Het wetsvoorstel bevat derhalve de basis voor de terugsluis van netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing naar verduurzaming en innovatie van de

vervoerssector. Dit draagt tegelijkertijd ook bij aan het behalen van doelstellingen van het klimaatbeleid. Op deze manier wordt invulling gegeven aan het principe 'de gebruiker betaalt' en sluit het heffingssysteem goed aan op het systeem van onze buurlanden België en Duitsland.

Een alternatief om vrachtwagenverkeer per kilometer te belasten zou een accijnsverhoging op diesel kunnen zijn. Alleen is het dan maar de vraag of er daadwerkelijk betaald wordt per kilometer. Tanken in het buitenland kan (deels) voorkomen dat in Nederland betaald wordt voor het gebruik van de weg. Bovendien zou ook het personenverkeer worden belast met deze maatregel.

De vrachtwagenheffing is een heffing van het Rijk. Op grond van artikel 104 Grondwet geldt daarom dat de heffing bij wet moet worden geregeld. Op dit moment is geen juridische grondslag voor het invoeren van een vrachtwagenheffing. Er moet dus nieuwe wetgeving worden opgesteld.

In ieder geval moet de betaling plichtige, het tarief en het belastbaar feit op wetsniveau worden geregeld.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De invoering van de vrachtwagenheffing zorgt voor hogere kosten voor het vervoer van goederen over de weg en resulteert in een kostenstijging voor de productiesectoren. Er wordt invulling gegeven aan het principe 'de gebruiker betaalt' door de heffingsplichtige te laten betalen per gereden kilometer.

De netto-opbrengsten uit de vrachtwagenheffing zullen terugvloeien naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting en gelden aan te wenden voor innovatie en verduurzaming.

De effecten op verkeer en vervoer, het milieu, de concurrentiepositie en de economie zijn kort beschreven in het [beleidskader](#)². De effecten van de besteding van de middelen voor innovatie en verduurzaming zijn nog niet beoordeeld omdat de betreffende maatregelen hiervoor nog onvoldoende zijn uitgewerkt. Zodra de maatregelen zijn uitgewerkt zullen de effecten in beeld worden gebracht.

Het te beprijzen wegennet omvat nagenoeg alle snelwegen. In aanvulling daarop zijn wegen toegevoegd, waarop uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht als de heffing alleen op snelwegen zou gelden. Om de verwachte uitwijk in beeld te krijgen is gebruik gemaakt van modelstudies en afgestemd met regionale wegbeheerders, die kennis van de lokale situatie en omgeving hebben ingebracht. Op basis van deze analyse wordt de vrachtwagenheffing niet alleen ingevoerd op autosnelwegen, maar ook op een aantal andere wegen (met name N-wegen).

Mocht in de praktijk blijken dat er toch substantiële uitwijk plaatsvindt naar niet heffingsplichtige wegen, dan zullen maatregelen worden getroffen. Hiervoor zal na invoering van de vrachtwagenheffing het vrachtverkeer gemonitord worden. In spoedeisende gevallen kan een uitwijkroute snel via de spoedregeling worden opgenomen in het heffingsnetwerk.

² Beleidskader Vrachtwagenheffing, bijlage bij de Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 9 november 2018, Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 269. Het beleidskader is op 6 maart 2019 behandeld in de Tweede Kamer.

Gevolgen voor apparaatsuitgaven en regeldruk: een aantal parameters van de vrachtwagenheffing wordt nog verder uitgewerkt. In de Memorie van Toelichting zijn de effecten op het gebied van de eenmalige en structurele administratieve lasten voor ondernemers en dienstverleners (deels) al weergegeven. Het gaat daarbij om de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit de Wet vrachtwagenheffing.

Voor een uitgebreide toelichting op de gevolgen bij vrachtwagenheffing voor burgers, bedrijven, overheid en milieu, zie hoofdstuk 6 in de Memorie van Toelichting.

Voor meer mogelijke effecten, zie de rapporten bij de kamerbrief³ die eind vorig jaar is aangeboden aan de Tweede Kamer.

³ Koepelnotitie effecten vrachtwagenheffing, bijlage bij de Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 9 november 2018, Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 269.