

Hoofdlijnenverslag internetconsultatie Wet vrachtwagenheffing

Openbare internetconsultatie van 26 juni t/m 7 augustus 2019

Het wetsvoorstel vrachtwagenheffing

In het regeerakkoord is opgenomen dat in navolging van omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Het Ministerie van IenW bereidt hiertoe een wetsvoorstel voor. Binnen- en buitenlandse houders van vrachtwagens gaan vanaf 2023 betalen per kilometer, op autosnelwegen en een aantal andere wegen (met name N-wegen). Het tarief hangt af van de milieueigenschappen en gewichtsklasse van de vrachtwagen. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing zullen worden teruggesluisd door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming van de Nederlandse vervoerssector. Hiermee wordt invulling gegeven aan het regeerakkoord van het Kabinet Rutte III.

Doelstellingen

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

- 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.

Tarief

Het bedrag van de vrachtwagenheffing wordt afhankelijk van de gewichtsklasse en de milieueigenschappen (euro-emissieklasse) van het voertuig en zal gemiddeld circa € 0,15 (prijspeil 2018) per gereden kilometer bedragen.

Wegennet

De heffing zal gaan gelden voor nagenoeg alle autosnelwegen (A-wegen) en een aantal andere wegen (met name N-wegen). Dit laatste betreft wegen waarop naar verwachting uitwijkend vrachtverkeer van substantiële omvang zou ontstaan, als de heffing alleen op autosnelwegen zou gelden. Om inzicht te krijgen in het verwachte uitwijkverkeer is afgestemd met regionale wegbeheerders met gebruikmaking van hun kennis van de lokale situatie én van modelstudies.

Monitoring

Na invoering van de vrachtwagenheffing zal mogelijke uitwijk van vrachtverkeer naar wegen waarop de heffing niet van toepassing is, gemonitord worden. Indien uit de monitoring blijkt dat de uitwijk te hoog is, kan de desbetreffende weg alsnog aan het wegennet toegevoegd worden. Dit zal in beginsel alleen door een wetswijziging kunnen plaatsvinden. Het is vanwege de verkeersveiligheid, bereikbaarheid of fysieke leefomgeving in bepaalde spoedeisende gevallen mogelijk om, door middel van een snelle procedure, wegen aan te wijzen waar de vrachtwagenheffing gaat gelden. Dit wordt de spoedregeling genoemd.

Het proces van internetconsultatie

Via de internetconsultatie kunnen burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties

kennis nemen van wetsvoorstellen en hun ideeën hierover kenbaar maken. Dit bevordert de transparantie van het wetgevingsproces en de kwaliteit van de wetgeving.

Voor de vrachtwagenheffing heeft de internetconsultatie plaatsgevonden in de periode van 26 juni tot en met 7 augustus 2019. Er zijn in totaal 187 reacties binnengekomen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bestudeert alle ingebrachte reacties. Na verwerking van de ingezonden reacties wordt het wetsvoorstel aangeboden aan de ministerraad. Vervolgens zal het wetsvoorstel worden voorgelegd voor advies aan de Afdeling advisering van de Raad van State. Nadat de Raad van State advies heeft uitgebracht wordt het wetsvoorstel aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Dan publiceert het ministerie het verslag dat weergeeft tot welke wijzigingen de consultatie-inbreng heeft geleid. Het verslag zal naar verwachting medio 2020 gepubliceerd worden op de websites www.internetconsultatie.nl en www.vrachtwagenheffing.nl.

De ingezonden reacties

Hieronder volgt een hoofdlijnenverslag van de ingezonden reacties. In het hoofdlijnenverslag worden de belangrijkste reacties beknopt weergegeven.

Indieners van de reacties

Er zijn in totaal 187 reacties binnengekomen. Een aantal hiervan betreft dubbele en lege inzendingen (10), zodat in totaal 177 afzonderlijke participanten hebben gereageerd. Er zijn reacties gekomen vanuit particulieren, overheden, het bedrijfsleven en belangenorganisaties:

- *Particulieren (86 reacties)*
Een groot deel (66 reacties) hiervan betreft inzendingen van inwoners van het dorp Sint Hubert in de provincie Noord-Brabant.
- *Overheden (38 reacties)*
Provincies en regio's, waaronder Gelderland, Drenthe, Overijssel, Friesland, Limburg, Noord-Holland, regio West-Brabant, regio Rivierenland.
Gemeenten, waaronder Hof van Twente, Noordwijk, Purmerend, Mill en Sint Hubert, Hoeksche Waard, Soest, Baarn, Horst aan de Maas, De Ronde Venen, Leiden, Ridderkerk, Albrandswaard.
- *Bedrijfsleven en belangenorganisaties (63 reacties)*
Onder andere de volgende organisaties hebben een reactie ingediend: TLN, evofenedex, BOVAG, VNPI, RAI, Detailhandel Nederland, CBL, Bouwend Nederland, Koninklijke Metaalunie, Havenbedrijf Rotterdam NV, VACO, RailGood, Natuur & Milieu en de Fractie CDA Gemert-Bakel.

Onderwerpen internetconsultatie

In het algemeen reageren de verschillende participanten constructief op het conceptwetsvoorstel van de vrachtwagenheffing. Gewezen wordt onder meer op voordelen m.b.t. verbetering van het milieu, innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Hieronder worden de door indieners benoemde onderwerpen beschreven:

Het wegennet

129 indieners benoemen het wegennet in hun reactie. De volgende onderwerpen komen hierbij aan de orde:

- *Het heffingsnetwerk*
De verzameling wegen waarop de heffing van toepassing zal zijn, wordt het heffingsnetwerk genoemd. Vragen worden gesteld en opmerkingen worden gemaakt m.b.t. het toevoegen van enkele specifieke wegen aan het heffingsnetwerk of juist

het niet-opnemen van enkele wegen. Zo uitten bewoners van Sint Hubert hun zorgen over de mogelijke uitwijk van vrachtverkeer, van het snelwegennet naar de N264. Zij zouden graag zien dat de N264 toegevoegd wordt aan het heffingsnetwerk.

- *Het monitoringsnetwerk*

Wegen waar mogelijk uitwijk plaatsvindt van vrachtverkeer naar wegen die niet binnen het heffingsnetwerk vallen, kunnen een periode gemonitord worden. Vragen worden gesteld en opmerkingen worden gemaakt m.b.t. de monitoring en evaluatie van de vrachtwagenheffing. Hoe snel kunnen wegen via de spoedregeling worden toegevoegd als blijkt dat dit vanwege bijvoorbeeld verkeersveiligheid nodig is? En op basis van welke criteria kan een weg worden toegevoegd?

Voertuigen

24 reacties betreffen de voertuigen die al dan niet onder de heffing gaan vallen. Gesproken werd over vrijstellingen of ontheffingen. De volgende onderwerpen kwamen hierbij aan de orde:

- *Elektrische bestelauto's*

Voorgesteld wordt uitzondering te verlenen voor elektrische bestelauto's tot 4.250 kg (of daarvoor een compensatieregeling in te richten)

- *Overige vrijstellingen*

Voor de volgende voertuigen worden vrijstellingen gesuggereerd:

- Zero emissievoertuigen
- Humanitaire transporten
- Bergingsvoertuigen
- Pechservicevoertuigen
- Circus- en kermisvoertuigen
- Voertuigen voor beheer en onderhoud van wegen
- Voertuigen van andere overheden (bijvoorbeeld voor wegonderhoud)

- *Toevoegen aan de heffingsplicht*

- Voorgesteld wordt tractoren toe te voegen (i.v.m. zand- en grondtransport)

Tariefdifferentiatie

22 reacties hebben betrekking op de voorgenomen tarieven van de vrachtwagenheffing. Belanghebbenden willen bijvoorbeeld dat de tarieven worden gedifferentieerd op basis van tijd, uitstoot of locatie. De volgende onderwerpen komen hierbij aan de orde:

- *Differentiatie naar locatie*

Indieners vragen of de ene weg een ander tarief kan krijgen dan de andere:

- Als beheersmaatregel om uitwijkverkeer te beperken
- Een hoger tarief op N-wegen
- Een landsdelige tariefdifferentiatie van de heffing i.v.m. regionaal economische effecten (lager tarief in de noordelijke provincies)

- *Differentiatie naar tijd*

- Een lager tarief in de nacht
- Een hoger tarief in de spitsperiodes

- *Differentiatie naar uitstoot*

- CO₂-uitstoot
- Aandrijftechniek
- Type brandstof

Terugsluis

24 reacties hebben betrekking op de uitwerking van de terugsluis van de opbrengsten naar innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Partijen geven aan graag

hierbij betrokken te willen worden, en geven onder meer suggesties voor doeleinden waarvoor dit kan worden ingezet. De volgende suggesties worden hierbij gedaan:

- Zet in op een regionale aanpak terugsluis, zoals de Rotterdamse haven.
- Terugsluis inzetten voor gratis truckparkings met goede voorzieningen.
- Compensatieregeling voor elektrische bestelbussen tussen de 3500 en 4250 kilo financieren uit terugsluis.
- Terugsluis inzetten voor de invoering van GreenTruckFuel.
- Terugsluis inzetten voor modal shift (vervoer over water en spoor in plaats van over de weg).

Effecten van de heffing

15 reacties hebben betrekking op de mogelijke effecten van de vrachtwagenheffing op bijvoorbeeld:

- Concurrentiepositie van de regio en bedrijven.
- Andere effecten, zoals verkeersveiligheid, geluidseffecten en het beheer van wegen.

Overige onderwerpen

Tot slot zijn nog reacties gegeven op onder meer het systeem, de kosten van het project en instandhouding, handhaving van buitenlandse kentekens, de regeldrukkosten voor bedrijven, de wijze waarop de terug te sluisen gelden beheerd worden in een fonds en data/privacy.