



Aan

Minister

# nota

Internetconsultatie wijziging wet vrachtwagenheffing  
i.v.m. herziene Europese tolheffingsregels

## TER BESLISSING

### Datum

1 november 2023

### Onze referentie

IENW/BSK-2023/306001

### Opgesteld door

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

### Beslistermijn

8 november 2023

### Bijlage(n)

5

## Aanleiding

Voor de start van de vrachtwagenheffing moet de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd worden i.v.m. de Eurovignetrichtlijn. Met het opgestelde wetsvoorstel wordt de gewijzigde Europese richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen<sup>1</sup> (hierna: de herziene richtlijn) geïmplementeerd.

Vanwege de demissionaire status van het kabinet verloopt besluitvorming over de start van de consultatie over deze wijziging van de Wet vrachtwagenheffing (hierna: het wetsvoorstel) nu via de MR. Met deze nota krijgt u de agendering daarvan in de MR voorgelegd. Gemikt wordt op de MR van 17 november. Na instemming van de MR kan de consultatie over het wetsvoorstel volgens planning in november starten en kan de (apart aan u voor te leggen) voortgangsbrief vrachtwagenheffing aan de Kamer verstuurd worden.

## Geadviseerd besluit

Akkoord gaan met agendering van de internetconsultatie inzake de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing op de MR van 17 november a.s.

## Kernpunten

- Via rondzendmap-2023/13047 ontvangt u parallel de derde voortgangsbrief over de vrachtwagenheffing. In die brief informeert u de Kamer onder andere over de voorgestelde wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing en de start van de internetconsultatie.
- Voor een vlotte realisatie van de vrachtwagenheffing is een stabiele opdracht voor de uitvoering essentieel. Conform het kabinetsbeleid wordt met het wetsvoorstel uitgegaan van een zuivere en lastenluwe implementatie van EU-wetgeving.
- In lijn met het uitgangspunt van de huidige Wet vrachtwagenheffing bedraagt het gemiddelde tarief in het wetsvoorstel 15 cent per kilometer in prijspeil 2019 (16,7 ct/km in prijspeil 2023). Dit is van belang om het risico op uitwijk naar wegen zonder vrachtwagenheffing niet te vergroten en het draagvlak voor de heffing bij de vervoerssector niet te schaden.

<sup>1</sup> Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PbEG 1999, L 42). Ook bekend onder de naam Eurovignetrichtlijn.

- De belangrijkste onderwerpen die in het wetsvoorstel worden voorgesteld betreffen:
  - Tarieven worden gebaseerd op de CO<sub>2</sub>-emissieklasse van vrachtwagens. In lijn met de motie van het lid Grinwis c.s.<sup>2</sup> is uitgegaan van de maximale korting voor emissievrije vrachtwagens;
  - Er komt een nieuwe vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg (zie verder toelichting);
  - Er wordt expliciet bepaald dat het niet is toegestaan direct of indirect onderscheid te maken naar nationaliteit, herkomst of bestemming van het vervoer, land van registratie van het voertuig of land van vestiging van de vervoerder.
- Op 14 juli 2023 heeft u de Kamer geïnformeerd over de voorkeursvariant voor de nieuwe tariefstructuur.<sup>3</sup> In die brief heeft u de Kamer ook geïnformeerd over het onderzoek dat is uitgevoerd naar de mogelijke tariefstructuren en de effecten daarvan. De voorkeursvariant is verwerkt in het wetsvoorstel. In de derde voortgangsbrief is de volledige tarieventabel opgenomen.
- Doordat het aandeel emissievrije vrachtwagens na 2026 zal toenemen, nemen bij gelijkblijvende tarieven de verwachte opbrengsten af. U heeft toegezegd de Kamer in de ontwerpbegroting van 2025 te informeren over de verwachte opbrengsten van de vrachtwagenheffing voor de eerste vier jaar na invoering (zie verder toelichting).
- RDW heeft een impactanalyse uitgevoerd op de herziene Eurovignetrichtlijn. Uit deze analyse blijkt dat de tariefdifferentiatie voor de vrachtwagenheffing naar CO<sub>2</sub>-emissieklasse een aantal gevolgen heeft voor de uitvoering, waarvan met de kennis van nu verwacht wordt dat deze beperkt zijn. RDW voert momenteel een uitvoeringstoets uit.

**Datum**

1 november 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/306001

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

5

### Krachtenveld

In het wetsvoorstel wordt een herziening van de tarieven voor de vrachtwagenheffing (naar CO<sub>2</sub>) voorgesteld. De vervoerssector en milieuorganisaties zijn daarom betrokken bij het eerdere onderzoek naar de tarieven en de effecten. Ook zijn de stakeholders geïnformeerd over de hoofdlijnen van het wetsvoorstel. Uit gesprekken met de stakeholders is het beeld ontstaan dat er draagvlak is voor het wetsvoorstel. De gevolgen voor de administratieve lasten van de voorstellen worden in beeld gebracht. De bevindingen worden voor de start van de internetconsultatie verwerkt in de memorie van toelichting. Naar verwachting zijn de effecten beperkt. Via de internetconsultatie krijgen de stakeholders, en andere belangstellenden, de kans inbreng te leveren met betrekking tot de voorgenomen wetswijziging.

### Toelichting

#### *Vrijstelling emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg*

Het gewicht van bedrijfsvoertuigen kan door elektrificatie zwaarder worden dan 3.500 kg. Op dit moment spelen diverse vraagstukken m.b.t. vrachtwagens tussen 3.500 en 4.245 kg. Deze hebben onder meer betrekking op het rijbewijs dat nodig is voor het besturen van deze voertuigen en of de verplichtingen voor vrachtwagens (rij- en rusttijden, tachograaf etc.) al dan niet van toepassing moeten zijn.

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 910, nr. 19

<sup>3</sup> Kamerstuk 31305, nr. 411



In het wetsvoorstel is gebruik gemaakt van de mogelijkheid in de Europese richtlijn om emissievrije vrachtwagens met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg vrij te stellen. Deze mogelijkheid is destijds door Nederland bepleit bij de Europese Commissie. De vrijstelling is eerder aan de Kamer gecommuniceerd als uitgangspunt voor de voorliggende wetswijziging. De voorgestelde vrijstelling past binnen het beleid om de verduurzaming van het wagenpark te stimuleren.

#### *Opbrengsten*

In de memorie van toelichting zijn de financiële gevolgen van het wetsvoorstel beschreven. Door het stimuleringsbeleid (waaronder de subsidieregelingen vanuit de terugsluis en de korting op het tarief) 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 of een afbouw van de korting voor emissievrije voertuigen op termijn voor de hand ligt om het gemiddelde tarief weer op het uitgangsniveau (15 ct/km in prijspeil 2019) te brengen. In het wetsvoorstel is geen correctie van de tarieven opgenomen. Te zijner tijd kan een volgend kabinet hierover eventueel een andere keuze maken. Verder is aangegeven dat met het oog op het bieden van zekerheid naar de vervoerssector het uitgangspunt 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.

Het ligt voor de hand om tijdens de eerste vier jaar van de vrachtwagenheffing de ontwikkelingen van het wagenpark te evalueren. De regering kan vervolgens op basis van die evaluatie besluiten voor de volgende periode van vier jaar een eventuele correctie van de tarieven voor te stellen, waaronder het tempo waarop de korting in de infrastructuurheffing wordt afgebouwd tot het Europese minimum overeenkomstig de herziene richtlijn.

#### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

#### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
02	Concept wetsvoorstel	Concept voorstel voor de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing
03	Memorie van toelichting	Toelichting bij het wetsvoorstel, inclusief artikelsgewijze toelichting
04	Aanbiedingsformulier MR	Aanbiedingsformulier voor agendering op de Ministerraad.
05	Adviesnota MR	Adviesnota MR
06	Beleidskompas	Hulpmiddel voor beleidsvoorbereiding

#### **Datum**

1 november 2023

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/306001

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

#### **Aan**

Minister

#### **Bijlage(n)**

5



Aan: Minister  
Staatssecretaris

# nota

Bijstelling begroting t.b.v. exploitatiekosten en  
voorfinanciering terugsluis vrachtwagenheffing vanuit  
Mobiliteitsfonds

## TER BESLISSING

### Datum

30 maart 2023

### Onze referentie

Vul hier het CM-nummer in

### Opgesteld door

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

### Beslistermijn

21 februari 2023

### Bijlage(n)

Geen

## Inleiding

- In deze nota krijgt u twee besluiten voorgelegd, die, indien u instemt, moeten worden meegenomen in de voorjaarsbesluitvorming:
  1. Beschikbaarstelling van het budget voor een deel van de kosten voor de exploitatiefase van het programma vrachtwagenheffing.
  2. Lening voorfinanciering terugsluis uit het Mobiliteitsfonds (hierna: MF)

*1. Ontbrekende dekking voor aan te besteden taakpakketten Vrachtwagenheffing*  
Vorig jaar bent u akkoord gegaan (IENW/BSK-2022/107246) met het ophogen van het programmabudget (realisatiekosten) naar € 400 mln. waarbij de hiervoor benodigde extra middelen beschikbaar zijn gesteld door ophoging van een voorschot voor de vrachtwagenheffing vanuit het MF. Na de start van de vrachtwagenheffing zullen deze kosten weer worden terugbetaald aan het MF vanuit de inkomsten van de vrachtwagenheffing. Binnen het programmabudget van € 400 mln. is geen dekking voorzien voor de exploitatiekosten, omdat de exploitatiefase start bij invoering van de vrachtwagenheffing in 2026 en het principe geldt dat de exploitatiekosten gedekt worden door de inkomsten van het systeem. Er is echter een aantal taakpakketten dat in 2024 aanbesteed en gegund moet worden. Daarbij worden verplichtingen aangegaan die doorlopen tot in de exploitatiefase. Daar staat nu nog geen dekking tegenover. Zonder die dekking is het niet mogelijk om rechtmatig aan te besteden.

### *2. Voorfinanciering (vervroegde start) terugsluis*

Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing in de Tweede Kamer is de motie Van Ginneken et al.<sup>1</sup> aangenomen waarin de regering wordt verzocht te onderzoeken hoe - binnen de bestaande financiële kaders - voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025. In november jl. bent u akkoord gegaan (IENW/BSK-2022/271315) met het voorbereiden van een gezamenlijk voorstel IenW-EZK, om € 170 mln. te lenen uit het Klimaat- en Transitiefonds. Dit voorstel is uitgewerkt met de betrokken ministeries (EZK en Financiën) met het oog op de voorjaarsbesluitvorming 2023. Uit de gesprekken met beide ministeries bleek een lening uit het Klimaat- en Transitiefonds onhaalbaar.

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 910, nr. 20



## Geadviseerd besluit

### 1. Ophogen programmabudget met € 300 mln. ten behoeve verplichtingen ten aanzien van de exploitatiefase Vrachtwagenheffing

U wordt gevraagd akkoord te gaan de benodigde middelen ad € 300 mln. in de Ontwerpbegroting 2024 beschikbaar te stellen via ophoging van de minregel in de investeringsruimte van het MF. Deze middelen worden in zeven jaren terugbetaald aan het MF (2026-2032) uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing.

### 2. Voorfinanciering (vervroegde start) terugsluis

U wordt gevraagd akkoord te gaan met een lening uit het MF om invulling te kunnen geven aan de motie Van Ginneken e.a. Na de start van de vrachtwagenheffing wordt dit geleende bedrag in 2026 en 2027 (incl. gemiste IBOI) terugbetaald aan het MF uit de opbrengsten vrachtwagenheffing. Hiermee geeft u invulling aan uw wens, zoals gemeld in de Kamerbrief Vooruitblik MIRT 2023 (IENW/BSK-2023/75145), om geen geld op de plank te laten liggen, nu infrastructuurprojecten als gevolg van stikstof voorlopig geen doorgang kunnen vinden. De hoogte van de voorfinanciering hangt samen met de integrale besluitvorming MF en wordt aan u voorgelegd middels de meibrief (incl. begrotingsrapport MF). Uit de gesprekken met beide ministeries bleek een lening uit het Klimaat- en Transitiefonds onhaalbaar. Er is op ambtelijk niveau interdepartementale overeenstemming bereikt tussen de Ministeries IenW, EZK (beide FEZ-secties) en Financiën.

## Kernpunten

- Bijstelling begroting exploitatiekosten (nu € 0 wordt € 300 mln.)
- Vanaf 2026, na invoering van de Vrachtwagenheffing, zullen jaarlijks kosten gemaakt worden voor de exploitatie. Een aantal taakpakketten wordt in 2024 aanbesteed en gegund. Daartoe is deze begrotingsmutatie nodig. De contracten die worden gesloten hebben immers niet alleen betrekking op werkzaamheden tijdens de realisatiefase, maar zien ook op de exploitatiefase van de vrachtwagenheffing in de periode 2026-2032. Dit is vergelijkbaar met een geïntegreerd contract zoals DBFM, zoals bij Rijkswaterstaat soms wordt gehanteerd.
- Om deze financiële verplichtingen rechtmatig aan te kunnen gaan is voldoende kas- en verplichtingenruimte in de begroting nodig. Deze ruimte is er op dit moment niet binnen het programmabudget van € 400 mln. Er is aanvullend € 300 mln. benodigd om de contracten te kunnen gunnen. De totale omvang van het voorgeschoten geld vanuit het MF voor de invoering van de vrachtwagenheffing bedraagt hiermee € 700 mln.
- De kostenraming zal bij de Ontwerpbegroting 2024 worden bijgesteld als de uitkomsten van de aanbestedingen en second opinion naar kostenraming (invoering en exploitatie) daar aanleiding toe geeft.
- Het gaat hier enkel om het beschikbaar stellen van het budget. Er is geen aanleiding om een stijging van de geraamde exploitatiekosten te veronderstellen. De exploitatiekosten waren al voorzien in eerdere ramingen.
- De tijdelijke aanvullende dekking kan gevonden worden binnen de investeringsruimte van het MF door het ophogen van de minregel in de investeringsruimte van € 400 mln. tot € 700 mln. De ophoging van de voorfinanciering tot € 700 mln. drukt niet op de vrije investeringsruimte. Na start van de Vrachtwagenheffing in 2026 wordt dit bedrag over de

## Datum

30 maart 2023

## Onze referentie

Vul hier het CM-nummer in

## Opgesteld door

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

## Aan

Minister en Staatsecretaris

## Bijlage(n)

Geen

- contractperiode 2026-2032 terugbetaald aan het MF vanuit de inkomsten van de vrachtwagenheffing.
- De toegepaste werkwijze past binnen de gemaakte afspraken (vastgelegd in een addendum en bekrachtigd in de MR) met het Ministerie van Financiën. Hierin is opgenomen dat zowel de invoerings- als exploitatiekosten kunnen worden voorgefinancierd via het MF, zonder dat dit drukt op de vrije investeringsruimte.
  - De invoerings- als exploitatiekosten zullen separaat inzichtelijk worden gemaakt in de Ontwerpbegroting 2024. De begrotingsmutaties kunnen verwerkt worden in de Ontwerpbegroting van 2024.

## 2. Voorfinanciering terugsluis

- In november jl. bent u akkoord gegaan (IENW/BSK-2022/271315) met het voorbereiden van een gezamenlijk voorstel IenW-EZK, om € 170 mln. te lenen uit het Klimaat- en Transitiefonds. Dit voorstel is uitgewerkt met de betrokken ministeries (EZK en Financiën) met het oog op de voorjaarsbesluitvorming 2023.
- Uit de gesprekken met beide ministeries bleek een lening uit het Klimaat- en Transitiefonds onhaalbaar. Er is op ambtelijk niveau interdepartementale overeenstemming bereikt tussen de Ministeries IenW, EZK (beide FEZ-secties) en Financiën.
  - Een lening vanuit het Klimaat- en Transitiefonds is vanuit het standpunt van het Ministerie van Financiën onwenselijk gebleken omdat het afwijkt van de begrotingsregels, terwijl de motie oproept om "binnen de bestaande financiële kaders" dekking te vinden. Zo betreft het een leenconstructie zonder dekking in het uitgavenkader (waardoor geen sprake is van een scheiding tussen het inkomsten- en uitgavenkader) en loopt de voorgefinancierde terugsluis vooruit op toekomstige ontvangsten wat de leenconstructie kwetsbaar maakt. Daarnaast waakt het Ministerie van Financiën voor het risico op precedentwerking.
  - EZK heeft aangegeven niet vanuit het Klimaat- en Transitiefonds te willen lenen, omdat het een IenW-vraagstuk is en het naar voren halen van de maatregelen tot relatief weinig extra CO2-reductie leiden.
  - Voorfinanciering vanuit het MF past wel binnen de begrotingsregels (intensivering bekostigen met een ombuiging, dekking in het uitgavenkader en scheiding tussen het inkomsten- en uitgavenkader) en wordt binnen de eigen begroting(en) van IenW opgelost. Daarmee kan dit voorstel (onder voorbehoud) op instemming rekenen van het Ministerie van Financiën.
- U heeft in de Kamerbrief Vooruitblik MIRT 2023 (IENW/BSK-2023/75145) aangegeven een beweging te willen maken van aanleg naar instandhouding en ook binnen de aanlegportefeuille keuzes te willen maken om urgente risico's en tegenvallers op te kunnen vangen. Na het inpassen van beide bewegingen door ombuigingen binnen het aanlegprogramma resteert er nog een surplus van ca. 25% op de door stikstof vertraagde projecten. Binnen dit surplus kunt u – als onderdeel van een flankerend maatregelenpakket – een versnelling faciliteren door de terugsluis van de vrachtwagenheffing naar voren te halen. Na invoering van de vrachtwagenheffing wordt het geleende bedrag in 2026 en 2027 (incl. gemiste IBOI) terugbetaald aan het MF vanuit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing.
- Doordat de invulling van het surplus (resterende budget op de stikstof vertraagde projecten) incl. mogelijk flankerend maatregelenpakket onderdeel is van de integrale besluitvorming MF, kan de exacte hoogte van de

### Datum

30 maart 2023

### Onze referentie

Vul hier het CM-nummer in

### Opgesteld door

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

### Aan

Minister en Staatssecretaris

### Bijlage(n)

Geen

voorfinanciering terugsluis in 2024 en 2025 op dit moment nog niet worden bepaald. De totale besluitvorming MF wordt middels de meibrief (incl. begrotingsrapport MF) aan u voorgelegd.

- Met het naar voren halen van terugsluismaatregelen kan de ingroei van emissieloze vrachtauto's ook in 2024 en 2025 worden gestimuleerd. Dit voorkomt een 'subsidiegat' tussen de huidige subsidieregeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET, t/m 2023) en de start van het Meerjarenprogramma Terugsluis (2026-2029). Voor de zomer (zodra de effectstudie gereed is) zal het voorstel voor de verdeling van het terugsluisgeld voor de jaren 2024 en 2025, in combinatie met het concept-meerjarenprogramma, aan u worden voorgelegd. In oktober 2023 kan dan na overleg met de vervoerspartijen de definitieve verdeling van het budget worden vastgesteld.
- Het versnellen van de terugsluismaatregelen brengt ook risico's met zich mee. In januari jl. bent u geïnformeerd over de onderuitputting op de IenW-begroting in 2022 (IENW/BSK-2023/26314). Hierin is het beeld voorgelegd dat de onderuitputting die niet buiten de eindejaarsmarge om mocht worden geschoven € 88 mln. betrof. Dit betekende een overschrijding van € 60 mln. van de maximale toegestane op te vragen eindejaarsmarge. Het versnellen van de terugsluis kan hiermee een risico vormen op de onderuitputting in 2024 en 2025 (subsidie maatregelen terugsluis kunnen niet verantwoord worden op het MF). De verwachting is echter dat de subsidies niet tot onderuitputting zullen leiden. Het grootste deel van het budget zal, in lijn met de motie van Ginneken, naar verwachting worden aangewend voor de continuering van AanZET. In 2022 is AanZET gestart en op de eerste dag is voor ruim € 30 mln. aangevraagd. Voor dit jaar is € 30 mln. beschikbaar en de verwachting is dat dit geld wederom binnen één dag is uitgegeven. Mogelijk kan de voorfinanciering ook aangewend worden voor de noodzakelijke laadinfrastructuur voor batterij-elektrische vrachtwagens, waterstof-tankinfrastructuur en de bijbehorende waterstof-vrachtwagens en optimalisaties binnen de logistieke keten. Hierdoor ontstaat een breed samenhangend pakket van maatregelen, waarbinnen geschoven kan worden, mocht één van de maatregelen minder succesvol blijken.
- Andere mogelijke risico's die ontstaan door de terugsluis te versnellen uit het restbudget van de door stikstof vertraagde aanlegprojecten is dat er minder ruimte ontstaat voor flankerend beleid in de regio's en dat een vertraagde invoering van de Vrachtwagenheffing ertoe kan leiden dat het geleende geld niet tijdig terugbetaald kan worden aan het MF. Dit betekent dat als er weer stikstofruimte zou ontstaan, projecten mogelijk niet direct opgepakt kunnen worden.
- De begrotingsmutaties kunnen verwerkt worden in de Ontwerpbegroting van 2024.

**Datum**

30 maart 2023

**Onze referentie**

Vul hier het CM-nummer in

**Opgesteld door**

Bestuurskern

DG Mobiliteit

Programmadirectie

Vrachtwagenheffing

**Aan**

Minister en Staatsecretaris

**Bijlage(n)**

Geen

Hoe dan ook wel goed sturen dat er geen onderuitputting ontstaat!!



## **Krachtenveld en afstemming**

### 2. Voorfinanciering terugsluis

- Bij de vervoerspartijen, maar ook RAI Vereniging, BOVAG en Natuur en Milieu zijn zorgen over het stilvallen van de verduurzaming van de mobiliteit door het genoemde subsidiegat. Deze organisaties zijn dan ook groot voorstander van voorfinanciering van terugsluismaatregelen vanaf 2024. TLN-voorzitter Elisabeth Post riep hier nogmaals voor op tijdens het dubbelinterview met u in TTM Magazine.
- Met de vervoerspartijen is overeenstemming bereikt over het concept-meerjarenprogramma terugsluis. Dit concept-meerjarenprogramma voor de periode 2026-2029 wordt u in juni voorgelegd t.b.v. de internetconsultatie.

## **Politieke context**

### 2. Voorfinanciering terugsluis

- Motie Van Ginneken et al. verzoekt de regering te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt. De motie kon rekenen op brede steun in de Tweede Kamer.
- De Motie Schouw verzoekt de regering in de begroting inzichtelijk te maken op welke wijze de regering de landenspecifieke aanbevelingen van de Europese Commissie voor Nederland worden opgevolgd. De Europese Commissie heeft in haar landenspecifieke aanbevelingen voor Nederland in 2022 onder meer opgeroepen tot versnelling van de stimulering van duurzaam vervoer. Voorfinanciering terugsluis zou een invulling van deze landenspecifieke aanbeveling kunnen zijn.

## **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

N.V.T.

## **Bijlagen**

Geen.

## **Datum**

30 maart 2023

## **Onze referentie**

Vul hier het CM-nummer in

## **Opgesteld door**

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

## **Aan**

Minister en Staatsecretaris

## **Bijlage(n)**

Geen