



Aan Minister

nota

Indienen bij de Tweede Kamer van het voorstel van wet tot wijziging van de Wet vrachtwagenheffing i.v.m. implementatie van herziene Europese tolheffingsregels

TER BESLISSING

**Hoofddirectie Bestuurlijke
& Juridische Zaken**
Afdeling WIO

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum
11 september 2024

Kenmerk
IENW/BSK-2024/213129

Beslisdatum
20 september 2024

Aanleiding

In 2026 gaat de vrachtwagenheffing van start, op basis van de Wet vrachtwagenheffing.¹ Ook in onze buurlanden geldt een vrachtwagenheffing. Vóór 2026 moet de Wet vrachtwagenheffing worden gewijzigd i.v.m. herziene Europese tolregels: de gewijzigde Europese richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan voertuigen² (hierna: de herziene richtlijn). Met dit wetsvoorstel wordt de herziene richtlijn geïmplementeerd. In een gesprek met u op 9 september 2024 hebben de vervoerspartijen hun steun uitgesproken voor een snelle invoering van de vrachtwagenheffing en voor de besteding van de terugsluis.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u akkoord te gaan met indiening van het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer (TK), en daartoe:

- 1) het bijgevoegde nader rapport (reactie op het advies van de Raad van State) te ondertekenen;
- 2) de memorie van toelichting bij het aangepaste wetsvoorstel te ondertekenen (het wetsvoorstel zelf hoeft u nog niet te ondertekenen; dat gebeurt pas na aanvaarding door de Eerste Kamer).

Na uw ondertekening gaan de volgende stukken, via de Koning, naar de TK:

- het advies van de Raad van State;
- het nader rapport;
- de aan de Raad van State aangeboden concept-versie van het wetsvoorstel en de bijbehorende memorie van toelichting;
- de aangepaste versie van het wetsvoorstel en de memorie van toelichting (aanpassingen zijn toegelicht in het nader rapport);
- de rapporten en adviezen uit de consultatie³.

¹ Deze wet is medio 2022 aanvaard door de Eerste Kamer en, in aanloop naar de start van de vrachtwagenheffing, al deels in werking getreden.

² 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.

³ De uitvoeringstoets van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), een effectstudie van bureau Revnext, het advies van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR), twee notities van Sira Consulting over de te verwachten regeldruk en de certificering van het Centraal Planbureau (CPB) van de budgettaire ramingen voor de vrachtwagenheffing.

NB. U ontvangt een separate beslisnota over de vaststelling van het Meerjarenprogramma voor de terugsluis, nadat dit op 17 september 2024 is besproken in de Commissie voor de Fysieke Leefomgeving (CFL). Dit is het ambtelijk voorportaal van de Raad voor de Fysieke Leefomgeving (RFL).

Datum

11 september 2024

Kenmerk

IENW/BSK-2024/213129

Kernpunten

- De vrachtwagenheffing heeft twee doelen. Het eerste doel is het laten betalen van binnen- en buitenlands vrachtverkeer voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing per kilometer. Het tweede doel is het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector. Daarvoor worden de netto-opbrengsten ingezet (de terugsluis).
- Het wetsvoorstel is in april 2024 behandeld in de Ministerraad, waarna het voor advies aan de Raad van State is gestuurd. Dit advies kwam eind juni en heeft dictum A. Dat betekent dat de Raad van State geen opmerkingen heeft. Het wetsvoorstel hoeft daarom niet opnieuw geagendeerd te worden in de Ministerraad, maar kan rechtstreeks worden ingediend bij de TK.
- Het wetsvoorstel wijzigt, in navolging van de herziene richtlijn, de Wet vrachtwagenheffing in hoofdlijnen op de volgende onderdelen:
 - tarieven worden ook gebaseerd op de CO₂-emissieklasse van vrachtwagens (naast massa en euro-emissieklasse). In lijn met de aangenomen motie-Grinwis c.s.⁴ is uitgegaan van de maximale korting voor emissievrije vrachtwagens;
 - een nieuwe vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg;
 - een expliciete bepaling 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.
- Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om, ten opzichte van de aan de Raad van State voorgelegde versie, enkele redactionele wijzigingen in de memorie van toelichting aan te brengen. Verder zijn in het wetsvoorstel enkele correcties aangebracht. De belangrijkste zijn:
 - na signalen uit de uitvoeringspraktijk (Dienst Wegverkeer, RDW) wordt geregeld dat vrachtwagens met een 'eendagskenteken' worden vrijgesteld van vrachtwagenheffing;
 - na signalen van de RDW worden enkele termijnen voor het bewaren van persoonsgegevens verruimd. Dat maakt het mogelijk om een te laat binnengekomen bezwaar en een verzoek om schadevergoeding op de juiste wijze in behandeling te nemen.
- Het gemiddelde tarief blijft ongewijzigd t.o.v. de huidige Wet vrachtwagenheffing (uitgezonderd inflatiecorrectie): 16,7 ct./km (prijspeil 2023; 15 ct./km in prijspeil 2019). 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.

Krachtenveld

- In een gesprek op 27 augustus 2024 met DGMO heeft u aangegeven te willen besluiten over het wetsvoorstel nadat u met de vervoerspartijen heeft gesproken. In uw gesprek met de vervoerspartijen op 9 september 2024 hebben zij steun uitgesproken voor de vrachtwagenheffing. Uit gesprekken van DGMO met de stakeholders en de internetconsultatie is gebleken dat er draagvlak is voor het wetsvoorstel en de binnen de kaders van de richtlijn

⁴ [Kamerstukken II 2021/23, 35910, nr. 19.](#)

ontworpen tariefstructuur. Reacties gaan verder over het belang van investeringszekerheid (stabiele tarieven), hernieuwbare brandstoffen en de vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg. In paragraaf 10.1 (pag. 25 en verder) van de memorie van toelichting staat een samenvatting van de reacties uit de internetconsultatie, inclusief de reactie van TLN. In de toelichting bij deze nota is, op uw verzoek, een uitwerking opgenomen van de belastingen die houders van een vrachtwagen nu betalen en na de invoering van de vrachtwagenheffing (zie pagina 9).

- Voor een vlotte invoering van de vrachtwagenheffing is het van belang om de opdracht voor de uitvoeringsorganisaties stabiel te houden. De RDW heeft een uitvoeringstoets uitgevoerd, en geconcludeerd dat de voorgestelde wijzigingen een beperkte impact hebben op de realisatie en de aanstaande exploitatie van de vrachtwagenheffing, en dat deze uitvoerbaar zijn.
- De nieuwe Europese verplichtingen zorgen voor een beperkte toename van de administratieve lasten voor houders en dienstaanbieders. Zie verder de bijlage bij deze nota, onder het kopje 'Gevolgen voor de maatschappij'. Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft een toets uitgevoerd.
- In lijn met bovengenoemde motie-Grinwis c.s. wordt de maximale korting toegepast. Dit is een korting van 75% voor emissievrije vrachtwagens ten opzicht van het tarief voor een Euro-6 dieselvrachtwagen. Conform de mogelijkheid in de richtlijn is daarnaast gebruik gemaakt van de mogelijkheid voor een externekostenheffing voor CO₂-uitstoot. Deze keuze heeft géén gevolgen voor de uitvoering en de regeldruk. Zie verder in de bijlage bij deze nota, onder het kopje 'Politieke context'.
- Wegbeheerders vinden het belangrijk dat de invoering van de vrachtwagenheffing niet leidt tot ongewenste uitwijk van vrachtwagens naar provinciale en gemeentelijke wegen. Voor het risico op uitwijk zijn vooral het gemiddelde tarief en de omvang van het heffingsnetwerk (op welke wegen geldt de vrachtwagenheffing) van belang. Beide blijven in het voorstel ongewijzigd. Overigens is met regionale en lokale wegbeheerders afgesproken dat het vrachtverkeer voor en na de invoering wordt gemonitord. Als blijkt dat er ongewenste uitwijk optreedt, worden maatregelen overwogen.
- De toetsen en consultatie hebben geen aanleiding gegeven voor beleidswijzigingen. Er zijn wel enkele wijzigingen doorgevoerd die ten goede komen aan de uitvoering. In het bijzonder is de procedure voor de dienstaanbieders om een voertuig in te delen in het juiste tarief aangepast, om de administratieve lasten verder te verlagen.

Datum

11 september 2024

Kenmerk

IENW/BSK-2024/213129

Toelichting

Een uitvoerige toelichting treft u aan in de bijlage bij deze nota.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen**Datum**

11 september 2024

Kenmerk

IENW/BSK-2024/213129

<i>Document- nummer</i> ⁵	<i>Onderwerp</i>
2	Advies Raad van State
3	Nader rapport
4	Wetsvoorstel + memorie van toelichting zoals aangeboden aan de Raad van State
5	Wetsvoorstel + memorie van toelichting zoals in te dienen bij de Tweede Kamer (aangepast conform toelichting in het nader rapport)

⁵ Nr. 1 is deze oplegnota.

Toelichting

Datum

11 september 2024

Kenmerk

IENW/BSK-2024/213129

Achtergrond

De invoering van de vrachtwagenheffing is een initiatief van het kabinet-Rutte III. De voorbereiding is eind 2017 van start gegaan en verwacht wordt dat in de huidige kabinetsperiode, namelijk in 2026, gestart kan worden met heffen. Sinds 2017 is het draagvlak voor de invoering van de vrachtwagenheffing sterk gegroeid.

Net als in Duitsland, België en Denemarken zal de vrachtwagenheffing ook in Nederland het Eurovignet vervangen.⁶ Zoals opgemerkt onder 'Kernpunten', heeft de vrachtwagenheffing twee doelen. Ten eerste het laten betalen van binnen- en buitenlands vrachtverkeer voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing per kilometer. Op grond van EU-regelgeving moet het Eurovignet in de toekomst verdwijnen.

Het tweede doel is het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector. Hiervoor wordt het tarief van de vrachtwagenheffing gedifferentieerd naar de uitstoot van het voertuig én worden de netto-inkomsten van de vrachtwagenheffing ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Dit laatste wordt de 'terugsluis' genoemd. Op verzoek van de sector én de TK is al in 2024 gestart met maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de sector (voorfinanciering van de terugsluis). Het kabinet heeft in de begroting van het Mobiliteitsfonds voor 2024 € 70 miljoen en voor 2025 € 100 miljoen gereserveerd. De middelen worden in belangrijke mate ingezet voor de aanschafsubsidie voor zero-emissie-trucks (AanZET) en de subsidie voor private laadinfrastructuur voor bedrijven. Daarnaast lopen enkele kleinere projecten.

Op 1 januari 2023 is de Wet vrachtwagenheffing (gedeeltelijk) in werking getreden en is de realisatie van het heffingssysteem gestart. RDW, Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Rijkswaterstaat (RWS) en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) realiseren in opdracht van IenW het heffingssysteem voor de vrachtwagenheffing. Daarbij is RDW als centrale uitvoeringsorganisatie gepositioneerd. De benodigde aanbestedingen⁷ verlopen voorspoedig en worden naar verwachting dit jaar afgerond. Met het oog op een vlotte invoering en beheersing van de kosten van de vrachtwagenheffing streeft IenW als opdrachtgever naar een stabiele opdracht voor de uitvoeringsorganisaties.

⁶ Vanaf 1 januari 2025 wordt het Eurovignet in Denemarken vervangen door een vrachtwagenheffing. Vanaf dat moment geldt het Eurovignet alleen nog in Nederland, Luxemburg en Zweden.

⁷ Dit betreft de inkoop van waarnemingsapparatuur met de bijbehorende backoffice om toe te zien op de naleving. Dit contract is in juni 2024 gegund. Daarnaast loopt er een aanbesteding voor de inzet van een hoofddienstaanbieder. *Dienstaanbieders* zijn bedrijven waarmee houders van vrachtwagens een dienstverleningsovereenkomst kunnen sluiten en die hen voorzien van boordapparatuur, zodat zij de vrachtwagenheffing kunnen innen namens de minister van IenW. De *hoofddienstaanbieder* is een dienstaanbieder met speciale verplichtingen: de hoofddienstaanbieder is verplicht om iedereen als klant te accepteren, dus ook houders van vrachtwagens die om wat voor reden dan ook geen dienstverleningsovereenkomst kunnen sluiten met een 'gewone' dienstaanbieder. Hiermee wordt verzekerd dat bij de inwerkingtreding van het stelsel elke houder van een vrachtwagen aan zijn verplichtingen kan voldoen en over boordapparatuur kan beschikken. De contracten met de 'gewone' dienstaanbieders worden gesloten via een accreditatieproces.

Eventuele beleidswijzigingen hebben invloed op de lopende aanbestedingen en de realisatiewerkzaamheden.

Datum

11 september 2024

Kenmerk

IENW/BSK-2024/213129

Europese context

In de Wet vrachtwagenheffing is de richtlijn voor het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (99/62/EG) in acht genomen. Deze richtlijn is recentelijk door middel van Richtlijn (EU) 2022/362 gewijzigd. Met het voorliggende wetsvoorstel wordt de herziene richtlijn geïmplementeerd in de Wet vrachtwagenheffing.

Politieke context

Op 14 juli 2023 heeft uw ambtsvoorganger de Kamer geïnformeerd over de voorkeursvariant voor de nieuwe tariefstructuur.⁸ In de derde voortgangsbrief vrachtwagenheffing van 29 november 2023⁹ heeft hij de Kamer geïnformeerd over de voorgestelde wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing en de start van de internetconsultatie. Op 30 mei 2024 heeft hij de Kamer geïnformeerd over de aanbidding van het wetsvoorstel aan de Raad van State. Hierbij is aangegeven dat de verwachting is dat het wetsvoorstel eind 2024 wordt aangeboden aan de Kamer. Vanuit de Kamer zijn tot op heden geen vragen gesteld over de voorgestelde wijzigingen in de tariefstructuur.

Reeds in maart 2022 werd, bij de behandeling van het wetsvoorstel voor de Wet vrachtwagenheffing in de TK, de eerdergenoemde motie-Grinwis c.s. ingediend. Zoals hierboven opgemerkt, wordt in het voorliggende wetsvoorstel, in lijn met die motie, de maximale korting voor emissievrije vrachtwagens (75%) toegepast (in de infrastructuurheffing). Daarnaast is in het voorstel gebruik gemaakt van de mogelijkheid uit de richtlijn voor een externekostenheffing voor CO₂-uitstoot. De gekozen tariefstructuur draagt daarmee maximaal bij aan de vergroening van het wagenpark, met als gevolg een extra reductie van CO₂-uitstoot van 0,4 megaton per jaar. Deze extra reductie maakt ook onderdeel uit van de afspraken in het aanvullend Klimaatpakket bij de Voorjaarnota 2023. Verder zorgt het voorstel voor een vermindering van de stikstofuitstoot en geluidsemisies door vrachtvervoer.

Conform het kabinetsbeleid wordt met het wetsvoorstel zoveel mogelijk uitgegaan van zuivere implementatie van EU-wetgeving. Zoals opgemerkt, is het toepassen van een externekostenheffing voor CO₂-uitstoot geen verplichting, maar een mogelijkheid binnen de richtlijn. Deze keuze heeft géén gevolgen voor de uitvoering en regeldruk, maar zorgt alleen voor een grotere differentiatie van het tarief (dat wil zeggen: een groter voordeel voor houders van een voertuig met een lage of geen CO₂-uitstoot). Dit draagt bij aan het realiseren van de klimaatdoelen. Daarnaast is het optioneel een externekostenheffing voor geluidshinder (in combinatie met de verplichte externekostenheffing voor luchtkwaliteit) toe te passen. In het voorstel is gekozen voor een externekostenheffing voor luchtkwaliteit én geluidshinder, zodat gebruik kan worden gemaakt van referentiewaarden uit de richtlijn. Dit maakt de implementatie van de herziene richtlijn eenvoudiger.¹⁰

⁸ [Kamerstuk II 2022/23, 31305, nr. 411.](#)

⁹ [Kamerstukken II 2023/24, 31305, nr. 436.](#)

¹⁰ Op grond van de richtlijn geldt er namelijk één referentiewaarde voor het vaststellen van de externekostenheffing voor luchtverontreiniging én geluidshinder. Dus als een lidstaat ervoor kiest de referentiewaarde te gebruiken voor de externekostenheffing voor luchtverontreiniging, dan moet hij (automatisch) ook een externekostenheffing voor geluidshinder toepassen.

Financiële overwegingen

In de uitvoeringstoets van de RDW staat dat de kosten voor de uitvoering van het wetsvoorstel zeer beperkt zijn. Dit betekent dat er geen gevolgen zijn voor de raming van de invoerings- en exploitatiekosten.

Datum

11 september 2024

Kenmerk

IENW/BSK-2024/213129

Het voorstel heeft gevolgen voor de opbrengsten van de vrachtwagenheffing. De raming van de ontvangsten van de vrachtwagenheffing zijn daarom herzien op basis van de tarieven uit het wetsvoorstel. Belangrijke uitgangspunten voor de definitieve raming zijn:

- start van vrachtwagenheffing per 1 juli 2026 (werkhypothese);
- tarieven uit het wetsvoorstel op basis van CO₂-emissieklasse;
- opbrengstenerosie door 'vergroening' van het vrachtwagenpark (steeds meer voertuigen ontvangen een korting op het tarief);
- gemiddeld tarief op basis van prognose wagenparksamenstelling in 2026;
- conform wet vrachtwagenheffing indexatie van de tarieven (gemiddeld tarief 16,7 cent/km in prijspeil 2023).

De ramingsmethodiek is gecertificeerd door het CPB (certificering wordt met het wetsvoorstel meegestuurd naar de Tweede Kamer).

In 2022 is de Kamer geïnformeerd dat de verwachte ontvangsten € 807 mln. bedragen¹¹. De geactualiseerde raming leidt tot hogere opbrengsten, voornamelijk door de indexatie en toepassing van de actuele prognose van de wagenparksamenstelling. Er is rekening gehouden met de hiervoor genoemde vergroening van het wagenpark. Dit heeft een drukkend effect op het gemiddelde tarief en resulteert in een gemiddeld tarief van 15,4 cent/km in 2029 (prijspeil 2023).¹²

In de ontwerpbegroting van 2025 zullen op basis van de definitieve raming de budgettaire gevolgen van de vrachtwagenheffing worden opgenomen voor de eerste 4-jarige periode na invoering (2026-2029). In artikel 15 van de ontwerpbegroting van 2025 zijn de onderstaande ontvangsten opgenomen (in lopende prijzen, dat wil zeggen op basis van het verwachte prijspeil in 2026, 2027 etc., bedragen x € 1.000):

	2026	2027	2028	2029
Ontvangsten	539.000	1.084.000	1.087.000	1.082.000

De netto opbrengsten komen ten goede aan de maatregelen voor de innovatie en verduurzaming van de vervoerssector (terugsluis). Dit zijn de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing verminderd met:

- de fiscale derving (accijnsderving, afschaffing Eurovignet, verlaging MRB);
- de terugbetaling aan het mobiliteitsfonds van de voorfinanciering van maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector (stimuleringspakket 2024 en 2025) en de financiering van de invoeringskosten van de vrachtwagenheffing;
- exploitatiekosten van de vrachtwagenheffing.

¹¹ Kamerstuk II 2021/22, 35910, nr. 7. Berekening voor het jaar 2026 uitgaande van een start heffing per 1 januari 2026. In de herziene raming is als werkhypothese uitgegaan van een start van de heffing per 1 juli 2026.

¹² [Effectstudie 'Varianten voor tariefstructuur vrachtwagenheffing bij implementatie herziene Eurovignet-richtlijn' | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

Als gevolg van de gehanteerde uitgangspunten en na aftrek van de kosten en de fiscale derving is per saldo sprake van een significant hogere terugsluis dan waar eerder vanuit werd gegaan. Voor de besteding hiervan is een Meerjarenprogramma opgesteld, waarover u recent een separate nota heeft ontvangen. De vervoerssector hecht groot belang aan een vlotte invoering van de vrachtwagenheffing en de daaraan gekoppelde terugsluis, omdat er een toenemende wens is om te verduurzamen.

Datum

11 september 2024

Kenmerk

IENW/BSK-2024/213129

Gevolgen voor de maatschappij

Tijdens de internetconsultatie hebben vooral de milieuorganisaties en belangorganisaties voor hernieuwbare brandstoffen gereageerd. TLN heeft nadien gereageerd. Verschillende organisaties, waaronder TLN, spreken steun uit voor het voorstel en de gekozen tariefstructuur. Reacties gaan verder over het belang van investeringszekerheid bij de aanschaf van een elektrische vrachtwagen (meerjarige stabiele tarieven), stimulering van hernieuwbare brandstoffen en de vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg.

De administratieve lasten zijn onderzocht. De Europese verplichting om het tarief op de CO₂-emissieklasse te baseren zorgt voor een beperkte toename van regeldruk voor houders van vrachtwagens. Zij moeten in sommige gevallen bij het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst aanvullende voertuigdocumenten aanleveren. Daarnaast zijn er beperkte gevolgen voor dienstaanbieders. De dienstaanbieders hebben een contract met de overheid en ontvangen een vergoeding. De dienstaanbieders moeten bij het sluiten van een overeenkomst met een houder de vrachtwagen indelen in een CO₂-emissieklasse. Dit moet in bepaalde gevallen periodiek opnieuw worden beoordeeld.

De totale lasten bedragen € 100.000 voor de kentekenhouders en € 130.000 voor de dienstaanbieders in 2026. In 2027 bedragen de lasten € 13.000 voor de kentekenhouders en voor de dienstaanbieders € 14.000. In de jaren daarna nemen de lasten af.

ATR adviseert om te verduidelijken in welke mate de externekostenheffingen voor CO₂-emissies en geluidhinder bijdragen aan een snellere daling van de CO₂-emissies. Naar aanleiding hiervan is de beschrijving van de effecten verduidelijkt in de memorie van toelichting. Verder adviseert ATR om met een mkb-toets bij die bedrijven die met de heffingen te maken krijgen, na te gaan of de heffingen voor hen in de dagelijkse praktijk werkbaar zijn. De reactie in de memorie van toelichting is dat IenW hier opvolging aan gaat geven door gesprekken te voeren met bedrijven (naast de reguliere gesprekken met koepels), maar dat een formele mkb-toets niet aan de orde is. Tot slot adviseert ATR de regeldruk voor dienstaanbieders te bepalen. Deze effecten zijn in beeld gebracht en beschreven in de memorie van toelichting.

Duurzaamheid

In het nationale Klimaatakkoord is overeengekomen dat in 2050 het wegtransport emissievrij zal zijn. Het voorstel draagt hieraan bij. De verwachting is dat door emissievrije vrachtwagens de maximaal toegestane korting te geven, de CO₂-uitstoot van de sector met 0,4 megaton vermindert (bovenop het effect van de huidige tarieven en de terugsluis). 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.

Toelichting belastingen voor en na invoering vrachtwagenheffing

Hieronder volgt een indicatief overzicht van de belastingen voor houders van een vrachtwagen in de huidige situatie en na invoering van de vrachtwagenheffing. De belastingen zijn slechts een klein onderdeel van de totale operationele kosten van een vrachtwagen (afschrijving, energie/brandstof, onderhoud, belastingen, verzekering, rente etc.). Deze kunnen afhankelijk van de aannames € 70.000 euro per jaar bedragen, exclusief de kosten van de chauffeur.

Datum

11 september 2024

Kenmerk

IENW/BSK-2024/213129

Diesel vrachtwagen (>32 ton)



Maximum massa:	50.000 kg
Euro-emissieklasse:	Euro 6
CO2-emissieklasse:	1
Gem. aantal km hoofdwegen NL:	43.000 km
Tarief vrachtwagenheffing:	0,175 euro/km

In 2026 wordt 76,9 % van de gereden kilometers gereden met een Euro-6 dieselvrachtwagen van meer dan 32 ton. In 2030 is dit naar verwachting 62,1 % vanwege de vergroening van het wagenpark; een deel gaat over op Euro-7 en anderen op een emissievrije vrachtwagen.

	Huidige belastingen (2024)	Na invoering vrachtwagenheffing (2026)
Belasting zware motorvoertuigen (Eurovignet)	€ 750	
Motorrijtuigenbelasting	€ 1.156	€ 699
Vrachtwagenheffing	n.v.t.	€ 7.525
Totaal	€ 1.906	€ 8.224

Emissievrije vrachtwagen (>32 ton)



Maximum massa:	50.000 kg
Euro-emissieklasse:	-
CO2-emissieklasse:	5
Gem. aantal km hoofdwegen NL:	43.000 km
Tarief vrachtwagenheffing:	0,034 euro/km

In 2026 wordt 2,5 % van de gereden kilometers gereden een emissievrije vrachtwagen van meer dan 32 ton. In 2030 is dit naar verwachting 6,5 %.

	Huidige belastingen (2024)	Na invoering vrachtwagenheffing (2026)
Belasting zware motorvoertuigen (Eurovignet)	€ 750	
Motorrijtuigenbelasting	€ 1.156	€ 699
Vrachtwagenheffing (wijzigingswet)	n.v.t.	€ 1.462
Totaal	€ 1.906	€ 2.161