



16/6/25

HS

Aan

Minister

nota

Nota n.a.v. verslag Eerste Kamer bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wet vrachtwagenheffing i.v.m. implementatie van herziene Europese tolheffingsregels (Kamerstukken 36626)

TER BESLISSING

**Hoofddirectie Bestuurlijke
& Juridische Zaken**

Afdeling WIO

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Bescherming Persoonlijke Levensfeer

Datum
10 juni 2025

Kenmerk
IENW/BSK-2025/127557

Beslisdatum
16 juni 2025

Aanleiding

De nota n.a.v. het verslag bij bovengenoemd wetsvoorstel is klaar voor verzending naar de Eerste Kamer.

Geadviseerd besluit

Instemmen met het versturen van de nota n.a.v. het verslag naar de Eerste Kamer

NB: de Eerste Kamer wil de nota n.a.v. het verslag graag uiterlijk 17 juni 2025 ontvangen.

Kernpunten

Aanleiding

- In 2026 gaat de vrachtwagenheffing van start, op basis van de Wet vrachtwagenheffing.¹
- Vóór 2026 moet de Wet vrachtwagenheffing worden gewijzigd i.v.m. herziene Europese tolregels: de gewijzigde Europese richtlijn over het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen² (hierna: de herziene richtlijn).
- Dit wetsvoorstel dient ter implementatie van deze herziene richtlijn.
- Op 26 maart 2025 heeft de Tweede Kamer een plenair debat met minister Madlener gehouden over het wetsvoorstel. Op 1 april 2025 heeft de Tweede Kamer het wetsvoorstel aanvaard (tegen waren: PVV, FvD). Op 20 mei heeft de Eerste Kamercommissie voor IenW/VRO verslag uitgebracht met vragen over het wetsvoorstel. Bijgaande nota n.a.v. het verslag dient ter beantwoording van deze vragen.

Achtergrond vrachtwagenheffing

- 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).

¹ Deze wet is in 2022 door beide Kamers aanvaard 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.

- De geplande startdatum van de vrachtwagenheffing is **1 juli 2026**. Dat heeft uw ambtsvoorganger Madlener zeer onlangs nog in laten weten aan de Tweede Kamer (brief van 3 juni). Ook staat in deze brief dat het kabinet de benodigde stappen gaat zetten om het heffen van het Eurovignet per 1 juli 2026 stop te zetten.
- Voor een nadere toelichting op de vrachtwagenheffing, zie onder het kopje 'Toelichting'.

Kenmerk
IENW/BSK-2025/127557

Samenvatting wetsvoorstel

- Het wetsvoorstel wijzigt de Wet vrachtwagenheffing, in navolging van de herziene richtlijn, in hoofdlijnen op de volgende onderdelen:
 - tarieven worden ook gebaseerd op de CO₂-emissieklasse van vrachtwagens (nu: alleen op massa en euro-emissieklasse). In lijn met de aangenomen motie-Grinwis c.s. is uitgegaan van een maximale korting voor emissievrije vrachtwagens;
 - er komt een vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg;
 - 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.

Nota naar aanleiding van het verslag

- De nota n.a.v. het verslag bevat de antwoorden op de vragen van de vaste Kamercommissie van de Eerste Kamer over het ingediende wetsvoorstel. Alleen de BBB-fractie heeft vragen gesteld.
- De vragen van de BBB-fractie gaan over:
 - *Aanpak netcongestie* -> U benadrukt dat dit de volle aandacht heeft. Zo wijst u op de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), die de ontwikkeling van laadinfrastructuur in Nederland laat aansluiten bij de uitrol van elektrisch vervoer, incl. vrachtwagens. Ook wijst u op de subsidieregelingen voor laadinfrastructuur voor zwaar vervoer. De minister van KGG werkt aan de aanpak van netcongestie, o.a. met het Landelijk Actieplan Netcongestie (LAN). Ook kijken IenW, KGG en de netbeheerders naar praktische oplossingen voor elektrisch laden in situaties van beperkte netcapaciteit. Zo is er subsidie voor een stationaire batterij, waarmee de piekcapaciteit bij het laden deels kan worden opgevangen.
 - *De verhouding met ETS2*³ -> BBB vraagt of er door ETS2 sprake is van een dubbele heffing. U antwoordt dat, na invoering van ETS2 in 2027, sprake is van twee maatregelen ter verduurzaming van het goederenvervoer. De aangepaste vrachtwagenheffing stimuleert een vergroening van het wagenpark door tariefdifferentiatie op basis van de CO₂-uitstoot van het voertuig. De herziene richtlijn bepaalt dat zodra ETS2 van kracht is, de CO₂-differentiatie geen verplichting meer is. Maar de CO₂-differentiatie is ook een maatregel uit de klimaataanpak van het kabinet.
 - *Geen nationale kop* -> BBB vraagt, n.a.v. het advies van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) waarom is gekozen voor een 'nationale kop'⁴, nu in de tariefstructuur ook een externe-kostenheffingen voor CO₂-emissies en geluidshinder is verwerkt. U antwoordt dat van een nationale kop geen sprake is, omdat de richtlijn op dit punt een *keuzemogelijkheid* biedt. Van een nationale kop is alleen sprake als bij de

³ Het Europees emissiehandelssysteem voor de emissies van brandstoffen gebruikt voor verbranding in gebouwen, wegvervoer en overige sectoren. ETS2 wordt in 2027 ingevoerd.

⁴ Een nationale kop houdt in dat Nederland bij de omzetting van een richtlijn in nationaal recht verder gaat dan in de richtlijn is geregeld.

implementatie regels worden toegevoegd die geen verband houden met de richtlijn, of bij nodeloze verfijningen t.o.v. die richtlijn.

Kenmerk
IENW/BSK-2025/127557

Krachtenveld

Gedurende de voorbereidende werkzaamheden aan de vrachtwagenheffing in de afgelopen jaren is het draagvlak voor de heffing gegroeid. De vervoerssector heeft aangedrongen op een snelle invoering van de vrachtwagenheffing en de bijbehorende terugsluis. De komende periode wordt de communicatie over de vrachtwagenheffing stap voor stap geïntensiveerd. Dit is belangrijk, omdat ondernemers in hun bedrijfsvoering rekening moeten houden met de komst van de vrachtwagenheffing. Zo moet het beroepsgoederenvervoer bijvoorbeeld de wijzigingen in de belastingen verwerken in de afspraken met opdrachtgevers. Ook moeten eigenaren van vrachtwagens weten dat ze vanaf 1 juli 2026 geen Eurovignet meer nodig hebben voor Nederland.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnr.	Naam	Informatie
2	Aanbiedingsbrief	Brief waarmee u de nota n.a.v. het verslag aanbiedt aan de voorzitter van de Eerste Kamer
3	Nota n.a.v. het verslag	Beantwoording van de schriftelijke vragen uit het verslag
4	Verslag Eerste Kamer	Ter info – de ontvangen vragen van de vaste Kamercommissie over het wetsvoorstel