



## Nota

**Aan**

Ministerie van IenW, Persoonsgegevens

**Van**

RDW, Persoonsgegevens

**Kopie aan**

n.v.t.

**Medewerking**

Persoonsgegevens

**Datum**

3 oktober 2025

**Bijlage(n)****Onderwerp**

Impactanalyse samenloop MRB-VWH

## Inleiding

### *Aanleiding*

Op basis van de huidige Wet op de motorrijtuigenbelasting (Wet MRB) is de toegestane maximummassa bepalend voor de vraag of een voertuig wordt aangemerkt als bestelauto of vrachtauto. Als de toegestane maximummassa van een vrachtauto wordt verlaagd naar 3500 kg of minder, wordt het voertuig fiscaal voortaan aangemerkt als bestelauto en wordt daarvoor niet meer het MRB-tarief voor vrachtauto's in rekening gebracht.

In het Belastingplan 2025 is geregeld dat de MRB wordt geharmoniseerd met de Europese voertuigclassificaties. Dat betekent dat een voertuig voortaan wordt geclassificeerd als vrachtauto wanneer deze de voertuigcategorie N2 of N3 heeft. Het administratief verlagen van de toegestane maximummassa leidt dan niet meer tot toepassing van het MRB-tarief voor bestelauto's.

De nieuwe voertuigclassificatie voor de MRB stemt overeen met die bij de vrachtwagenheffing (VWH). De vrachtwagenheffing zal van toepassing zijn op voertuigen van de categorie N2 en N3 en zal volgens planning starten op 1 juli 2026. Met de ingang van de vrachtwagenheffing wordt tegelijkertijd de MRB verlaagd c.q. op nihil gesteld voor voertuigen die onder de vrachtwagenheffing vallen, zodat er geen dubbele heffing plaatsvindt.

De nieuwe voertuigclassificatie voor de MRB treedt echter pas in werking op 1 januari 2027, een half jaar na de geplande startdatum van de vrachtwagenheffing. Zolang de wijziging van de Wet MRB niet in werking is getreden, wordt voor administratief verlaagde N2-voertuigen het MRB-tarief voor bestelauto's toegepast en niet het MRB-tarief voor vrachtauto's. Dit terwijl het MRB-tarief voor vrachtauto's juist met de ingang van de vrachtwagenheffing wordt verlaagd c.q. op nihil gesteld voor voertuigen van de categorie N2. Tegelijkertijd moeten deze voertuigen van de categorie N2 vrachtwagenheffing betalen, ongeacht of de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg.

Indien geen maatregelen worden genomen ontstaat daarom in de periode van 1 juli 2026 tot 1 januari 2027 een ongewenste dubbele heffing voor vrachtwagens van de voertuigcategorie N2 die administratief zijn verlaagd naar een toegestane (wettelijke) maximummassa van  $\leq 3.500$  kg. Naar schatting bestaat deze groep op dit moment uit 15.000 voertuigen. Deze voertuigen



vallen in die periode zowel onder de (voor bestelauto's) niet verlaagde c.q. op nihil gestelde motorrijtuigenbelasting als onder de vrachtwagenheffing.

## *Verzoek*

In overleg met MinFin, de Belastingdienst, IenW en RDW zijn oplossingsrichtingen besproken om deze dubbele heffing te voorkomen. Hierbij is vastgesteld dat twee oplossingsrichtingen mogelijk uitvoerbaar zijn:

Oplossingsrichting 1: een tijdelijk nihil tarief voor de MRB

Oplossingsrichting 2: een tijdelijke vrijstelling van VWH

Aangezien de eventuele wijzigingen in wetgeving mee moeten worden genomen in het Belastingplan 2026 is snel handelen vereist. Vandaar dat de RDW en de Belastingdienst zijn gevraagd om een impactanalyse uit te voeren om de uitvoerbaarheid van de mogelijke oplossingen in kaart te brengen, waarna op korte termijn een definitieve oplossingsrichting kan worden gekozen.

De RDW merkt hierbij op dat met de keuze voor het instrument van een impactanalyse wordt afgeweken van een uitvoeringstoets die normaalgesproken wordt gevolgd om de gevolgen van voorgenomen wijzigingen in wet- en regelgeving voor de uitvoering in kaart te brengen. Hoewel bij deze impactanalyse binnen de korte oplevertermijn zo zorgvuldig en volledig mogelijk is gewerkt, biedt zij minder zekerheid en een minder volledig beeld dan een uitvoeringstoets, en zijn mogelijk niet alle risico's onderkend.

De vrijstellingen zijn in concept verwoord in twee afzonderlijke Nota's van Wijziging. Deze impactanalyse beschrijft de impact van de Nota van Wijziging betreffende de tijdelijke vrijstelling voor VWH,<sup>1</sup> maar beschrijft daarnaast ook de impact die bij de RDW wordt verwacht op basis van de Nota van Wijziging betreffende de tijdelijke vrijstelling van de MRB.<sup>2</sup> Beide conceptnota's bevatten daarnaast enkele technische wijzigingen ter reparatie van het wetsvoorstel Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (wetsvoorstel Wijziging Wet VWH). Ook deze wijzigingen worden in de impactanalyse behandeld.

Als eerste worden hierna de reparatiewijzigingen voor de Wet VWH behandeld, gevolgd door de verwachte impact van het tijdelijke nihil tarief voor de MRB en de verwachte impact van de tijdelijke vrijstelling van VWH.

---

<sup>1</sup> Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2026), Nota van Wijziging, conceptversie voor een analyse van de uitvoeringsgevolgen door de RDW.

<sup>2</sup> Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2026), Nota van Wijziging, conceptversie voor een Impactscan en Uitvoeringstoets door de Belastingdienst.



## Samenvatting conclusies

Kort samengevat komt de RDW tot de volgende conclusies. Deze worden verder uitgewerkt in het document:

### *Reparatiewijzigingen Wet VWH:*

Deze wijzigingen hebben naar verwachting geen aanvullende gevolgen voor RDW-uitvoering en zijn dus goed uitvoerbaar.

### *Oplossingsrichting 1: nihil tarief MRB voor N2-voertuigen $\leq 3.500$ kg:*

Deze wijziging is goed uitvoerbaar voor RDW en naar onze mening de oplossing die recht doet aan de ontstane situatie. Concreet heeft deze oplossing een beperkte impact op gegevenslevering aan Belastingdienst en vrachtwagenheffing. Ook gaat het in dit geval om een vervroegde toepassing van een tarief dat sowieso zou gaan gelden.

### *Oplossingsrichting 2: Tijdelijke vrijstelling vrachtwagenheffing voor N2 $\leq 3.500$ kg:*

Hoewel deze oplossing technisch goed uitvoerbaar is, geen privacy impact heeft en financieel te overzien is, raadt de RDW deze oplossing af. Dit vanwege de grote impact die deze oplossing heeft op de complexe communicatie die gedaan moet worden naar de maatschappij en partners in het VWH domein. RDW voorziet bij de keuze voor deze oplossing grote risico's voor draagvlak, imago en de campagne. Daarnaast heeft deze keuze het risico in zich van een aanzuigende werking op het aantal (ongewenste) administratieve verlagingen. Ook de impact op de partners en sectorpartijen in het VWH domein is naar verwachting groot, al is er onvoldoende inzicht om dit op deze termijn concreet te maken.

De RDW is door voorgaande van mening dat de keuze voor deze oplossing betekent dat uitvoeringsproblemen van de overheid worden afgewenteld op de maatschappij. De RDW raadt het in het belang van het succes van en het draagvlak voor de vrachtwagenheffing daarom af om te kiezen voor deze oplossing.

## Reparaties wetsvoorstel Wijziging Wet vrachtwagenheffing

### Wijziging begripsbepalingen

In het wetsvoorstel Wijziging Wet VWH werd het begrip 'toegestane maximummassa' gewijzigd.<sup>3</sup> In de voorliggende Nota's van Wijziging komt het begrip te vervallen en komen daarvoor de begrippen 'maximummassa' en 'totale maximummassa' in de plaats. Dit is nodig om te voorkomen dat bij de classificatie van emissievrije voertuigen van 4.250 kg of minder, die vrijgesteld worden van de vrachtwagenheffing op grond van artikel 3 (gewijzigde) Wet VWH, uitgegaan wordt van het maximale gewicht van het trekkende voertuig met koppelinrichting vermeerderd met het maximale gewicht van de aanhangwagen of oplegger die door het

---

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2024/25, 36626, nr. 7.





betreffende voertuig mag worden getrokken. Door de wijziging wordt bij de vrijstelling voor emissievrije voertuigen uitgegaan van alleen het gewicht van de vrachtwagen zelf. Omdat van deze uitleg al is uitgegaan bij de implementatie van de Wet VWH tot dusver, voorziet de RDW in deze wijziging geen aanvullende impact voor de uitvoering ten opzichte van de impact van de vrijstelling voor emissievrije voertuigen die al is beschreven in de uitvoeringstoets op het wetsvoorstel Wijziging Wet VWH.

De nieuwe begripsbepalingen zorgen er daarnaast voor dat het voor de vrachtwagenheffing leidende gewicht in de praktijk niet in verband wordt gebracht met het verkeerde gewicht op bijvoorbeeld het kentekenbewijs. Deze zienswijze wordt door de RDW gedeeld. Wel stelt de RDW voor om qua terminologie in de beide nieuwe begripsbepalingen aan te sluiten bij de begripsbepalingen in Verordening (EU) 2018/858.

Door de toevoeging van 'van een vrachtwagen' is de definitie van maximummassa nu specifiek gemaakt voor de Wet vrachtwagenheffing, terwijl de definitie in Verordening (EU) 2018/858 dit begrip voor alle voertuigcategorieën hanteert. De RDW stelt voor om 'voertuig' te gebruiken. Dit stemt ook overeen met de definitie van het begrip 'vrachtwagen', dat overigens pas verderop in artikel 1 van de Wet VWH is vermeld.

Daarnaast is het begrip 'totale maximummassa' een geheel nieuw begrip, dat in de Europese regelgeving niet wordt gehanteerd. De RDW stelt voor om ook hier aan te sluiten bij de terminologie die in de EU gebruikelijk is. Hier wordt namelijk gesproken over 'combinatie'.<sup>4</sup> Daarom wordt voorgesteld 'totale maximummassa' te wijzigen in 'maximummassa combinatie'. De RDW stelt voor om in lijn met de vorige begripsbepaling ook hier 'voertuig' in plaats van 'vrachtwagen' te gebruiken.

## Samenhangende wijzigingen

Door de wijzigingen in de begripsbepalingen, zijn ook aanpassingen in artikel 3, 5 en 8 noodzakelijk. Deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor de uitvoering door de RDW. Daarnaast is in artikel 3 een aanvullende tekstuele wijziging gedaan om te verduidelijken dat emissievrije voertuigen tot en met een gewicht van 4.250 kg zijn vrijgesteld en niet alleen voertuigen met een gewicht van exact 4.250 kg. Deze wijziging heeft geen aanvullende impact voor de uitvoering door de RDW, nu van deze uitleg al is uitgegaan bij de uitvoeringstoets op het wetsvoorstel Wijziging Wet VWH.

Concluderend hebben de wijzigingen ter reparatie van het wetsvoorstel Wijziging Wet VWH geen aanvullende gevolgen voor de uitvoering door de RDW en zijn deze uitvoerbaar.

## Oplossingsrichting 1: nihiltarief motorrijtuigenbelasting

Door een tijdelijk nihiltarief voor de MRB toe te passen voor voertuigen van de categorie N2 waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg, is deze groep in de periode van start vrachtwagenheffing tot 1 januari 2027 alleen vrachtwagenheffing

---

<sup>4</sup> Verordening (EU) 2018/858 en Richtlijn 96/53/EG.



verschuldigd en geen MRB. In deze paragraaf worden de gevolgen daarvan voor de RDW behandeld.

Deze wijziging heeft geringe impact aan de zijde van de RDW als beheerder van het kentekenregister. De wijze waarop gegevenslevering uit het kentekenregister momenteel al plaatsvindt ten behoeve van het in rekening brengen van MRB door de Belastingdienst wijzigt niet. In het kader van zorgvuldigheid heeft de Belastingdienst verzocht om ondersteuning te verlenen bij het definiëren van deze groep voertuigen. Dit kan de RDW bieden en bijvoorbeeld meenemen in de reguliere afstemmingsoverleggen met de Belastingdienst.

Aan de zijde van de RDW in de rol van tolheffer voor de vrachtwagenheffing heeft deze wijziging waarschijnlijk weinig impact op het vlak van draagvlak en communicatie met betrekking tot de vrachtwagenheffing. Het tijdelijke nihiltarief voor de MRB laat de toepasselijkheid van de vrachtwagenheffing per geplande startdatum op 1 juli 2026 immers onaangetast voor voertuigen van de categorie N2 waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg.<sup>5</sup> Wel moet de algemene communicatie vanuit de RDW over de vrachtwagenheffing op bijvoorbeeld de website en in andere communicatiemiddelen waar wordt verwezen naar de veranderingen voor de MRB, mogelijk worden aangepast, naast de aanpassingen die de Belastingdienst in haar eigen communicatiemiddelen zal moeten doen.

Concluderend heeft het nihiltarief voor de MRB weinig gevolgen voor de RDW. De voorgestelde wijziging is vanuit het perspectief van de RDW goed uitvoerbaar.

## Oplossingsrichting 2: vrijstelling vrachtwagenheffing

Door een tijdelijke vrijstelling van de vrachtwagenheffing voor voertuigen van de categorie N2 waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg, is deze groep in de periode van start vrachtwagenheffing tot 1 januari 2027 alleen MRB verschuldigd en geen vrachtwagenheffing. In deze paragraaf worden de gevolgen daarvan voor de RDW behandeld.

### *Communicatie*

Voor de communicatie in het kader van de vrachtwagenheffing brengt een tijdelijke vrijstelling voor vrachtwagenheffing voor voertuigen van de categorie N2 waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg grote uitdagingen, grote risico's en mogelijk imagoschade met zich mee.

### *Draagvlak en imagoschade*

---

<sup>5</sup> Dit laat onverlet dat een deel van deze voertuighouders zich er mogelijk geheel niet van bewust is dat zij straks vrachtwagenheffing moeten betalen, wat in de communicatiecampagne sowieso speciale aandacht vraagt.





Deze oplossing houdt in dat één groep voertuighouders wordt ontzien van de gemiddeld hogere kosten die de Vrachtwagenheffing met zich meebrengt, terwijl een andere groep voertuighouders met technisch vergelijkbare voertuigen deze kosten wel moet dragen. Dit kan leiden tot een gevoel van ongelijke behandeling bij de andere groep vrachtwageneigenaren. Dat heeft minstens zoveel negatieve communicatieve impact als de boodschap dat de extra last die VWH met zich mee brengt voor één groep voertuighouders pas later start. Voor de overheid en betrokken ketenpartners brengt dit imagoschade met zich mee. Ook naar buitenlandse stakeholders is deze oplossing moeilijk uit te leggen, wat het draagvlak en het imago eveneens kan beïnvloeden. Ten eerste omdat de tijdelijke vrijstelling feitelijk alleen van toepassing is op Nederlandse voertuigen, ervan uitgaande dat alleen in Nederland een procedure bestaat voor administratieve verlaging van de toegestane maximummassa.<sup>6</sup> Ten tweede omdat buitenlandse stakeholders ook te maken kunnen krijgen met Nederlandse voertuighouders, terwijl zij met onze nationale regelingen zoals MRB en administratieve verlaging niet zomaar bekend zijn.

### *Onduidelijke boodschap*

Daarnaast zorgt de splitsing in twee doelgroepen voor onduidelijkheid voor de markt en wordt de boodschap lastiger over te brengen, zowel naar de houders van vrachtwagens van de categorie N2 met een toegestane maximummassa van  $\leq 3500$  als naar de houders van andere vrachtwagens, maar ook dienstaanbieders zullen hier last van ondervinden. Het maakt de boodschap minder eenduidig en dus minder goed over te brengen. Dat brengt het risico met zich mee van (ongewilde) non-compliance bij houders van vrachtwagens die wél op 1 juli met VWH moeten starten, evenals die van houders van '3500kg-vrachtwagens' die de startdatum van 1 januari 2027 niet goed meekrijgen. Een extra complicerende factor hierbij is dat er voertuighouders zijn die meerdere voertuigen op naam hebben, waarvan het ene voertuig tijdelijk zal zijn vrijgesteld en het andere niet. Ofwel: de kans is groot dat vrachtwagens voor wie VWH niet geldt ten onrechte boordapparatuur aanvragen en dat vrachtwagens voor wie VWH wel geldt ten onrechte geen boordapparatuur aanvragen. Beide situaties zijn zeer onwenselijk vanwege grote kans op imagoschade, gebrek aan draagvlak, mogelijk onterechte boetes en mogelijk terugbetalen van betaalde heffing - met de complexe processen die daarbij horen.

Ondanks de geschetste communicatieve nadelen van de splitsing in twee doelgroepen is het toch van groot belang om de groep voertuighouders voor wie de tijdelijke vrijstelling geldt tijdig mee te nemen in de voor hen uitgestelde start van de heffingsplicht op 1 januari 2027, zodat zij vanaf die datum alsnog aan alle verplichtingen van de Wet vrachtwagenheffing voldoen. Daar zijn meerdere mogelijkheden voor, zoals het gericht informeren per brief, het aanpassen van de website, het inzetten van een belteam en het brieven van KCC. Deze oplossingen moeten verder worden uitgewerkt, maar zijn in ieder geval kostbaar en complex. Het risico bestaat daarbij dat de eigenaren van '3500-vrachtwagens' door de onduidelijkheid op het laatste moment pas een dienstverleningsovereenkomst en boordapparatuur aanvragen, waardoor boordapparatuur te laat geleverd wordt, rijen voor de afgiftepunten komen te staan en voertuigen na 1 januari 2027 wellicht niet op de Nederlandse weg kunnen rijden zonder boetes te riskeren.

---

<sup>6</sup> Zie ook paragraaf 'Juridisch'.



### *Aanpassen campagne overheid*

Omdat de (al gestarte) communicatiecampagne vanuit de overheid zich richt op alle doelgroepen die straks met de vrachtwagenheffing te maken krijgen, moet de campagne dus worden aangepast. Dat brengt extra kosten met zich mee. Daarnaast moet de campagne verlengd worden voor deze nieuwe doelgroep. Dat zorgt voor extra kosten (in uren en out-of-pocket) vanwege het aanpassen en extra inkopen van campagne-uitingen. De huidige communicatiemiddelen, inclusief de website, moeten daarbij aangepast worden aan de nieuwe (minder eenduidige) boodschap. Daarnaast loopt de campagne al. Hoe langer deze loopt, hoe meer de 'oude boodschap' tussen de oren van de doelgroep gaat zitten. Het aanpassen van deze boodschap zal voor een deel van de doelgroep te laat zijn en voor een deel imagoschade opleveren.

### *Ongewenste prikkel om toegestane maximummassa administratief te verlagen*

Het risico bestaat daarnaast dat een deel van de groep houders van vrachtwagens die op dit moment naar verwachting wél vrachtwagenheffing moeten betalen hun N2-voertuig administratief laten verlagen naar  $\leq 3500$  kg, zodat zij eveneens gebruik kunnen maken van de tijdelijke vrijstelling. Het is onwenselijk om deze ongewenste prikkel in het systeem te introduceren. Dit kan bovendien de verkeersveiligheid beïnvloeden, omdat – als gebruikers de voertuigen mogelijk wel zwaarder beladen dan 3500 kg – ongekwalificeerde chauffeurs met zware lading gaan rijden.

### *Communicatie naar groep verlaagde TMM tussen 1 juli 2026 en 31 december 2026*

Bijkomende complicatie (zie ook 'Informatievoorziening') is dat gecommuniceerd moet worden met eigenaren van voertuigen waarvan de toegestane maximummassa pas in de periode tussen 1 juli 2026 en 1 januari 2027 administratief wordt verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg, zodat ook deze voertuighouders op de hoogte zijn van de verplichtingen die voor hen gelden. Dat vergt aparte communicatieacties. Wat dit extra ingewikkeld maakt is dat zij in eerste instantie vanaf 1 juli 2026 wel vrachtwagenheffing moeten betalen, daarna door toepassing van de vrijstelling tijdelijk niet, en vanaf 1 januari 2027 wel weer.

### *Communicatie naar en vanuit dienaarbieders*

Zoals eerder geschetst zal de splitsing in twee doelgroepen in de communicatiecampagne niet alleen leiden tot onbegrip bij voertuighouders, maar heeft dit ook gevolgen voor dienaarbieders. Aan hen zal ook het onderscheid in klantdoelgroepen moeten worden overgebracht en vervolgens zullen in de eigen communicatiecampagnes van de dienaarbieders ook de nodige aanpassingen moeten worden gedaan zodat houders van N2-voertuigen waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg vanaf 1 juli 2026 niet ten onrechte worden bediend, maar zich wel tijdig bij hen aansluiten voor een dienstverleningsovereenkomst vanaf 1 januari 2027.

### *Overige stakeholders*

Vanwege de tijdsdruk bij het in kaart brengen van de uitvoeringsgevolgen van de tijdelijke vrijstelling van de vrachtwagenheffing is geen aanvullende stakeholderanalyse uitgevoerd, zoals bij reguliere uitvoeringstoetsen gebruikelijk is. Daarmee is geen geverifieerd beeld te





schetsen van de impact van en het draagvlak voor de voorgestelde oplossing bij stakeholders zoals de sectorpartijen, terwijl de RDW van mening is dat dit beeld wel degelijk relevant is voor de keuze om een tijdelijke vrijstelling van de vrachtwagenheffing mogelijk te maken.

### *Informatievoorziening*

Om de vrachtwagens uit de categorie N2 waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg vrij te stellen van VWH, zullen deze moeten worden opgenomen in het register vrachtwagenheffing als zijnde vrijgesteld voertuig. Hiervoor moet een actuele selectie worden opgevraagd van voertuigen waarvan de toegestane maximummassa in het verleden administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg. Daarnaast moet rekening worden gehouden met voertuigen waarvan de toegestane maximummassa pas in de periode tussen 1 juli 2026 en 1 januari 2027 administratief wordt verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg, zodat deze ook worden meegenomen in de selectie. Omdat het om een tijdelijke vrijstelling gaat, zal deze groep aan het einde van de vrijstellingsperiode bovendien weer moeten worden verwijderd uit het register vrachtwagenheffing als zijnde vrijgesteld voertuig. Dit proces moet weliswaar handmatig worden gestart, maar verder is dit proces geautomatiseerd.

### *Techniek*

Voor de registratie in het register vrachtwagenheffing van de vrachtwagens uit de categorie N2 waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg moet een extra item worden opgenomen. Hiervoor worden geen additionele uren opgenomen.

### *Privacy*

Voor het vastleggen in het register vrachtwagenheffing van de kentekens van vrachtwagens uit de categorie N2 waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg als zijnde vrijgesteld voertuig worden alleen kentekens verwerkt. Na afloop van de vrijstellingsperiode worden deze kentekens verwijderd uit het register vrachtwagenheffing als zijnde vrijgesteld voertuig.

Afhankelijk van de te kiezen communicatiestrategie om deze houders te informeren over de vrachtwagenheffing, worden mogelijk NAW-gegevens verwerkt. Wanneer de wijze van informeren van de houders is vastgesteld, moeten de privacy risico's van de verwerking van persoonsgegevens worden beoordeeld middels een QuickScan.

### *Juridisch*

Qua impact op juridisch vlak merkt de RDW in algemene zin op dat er mogelijk ongelijkheid ontstaat tussen Nederlandse en buitenlandse voertuighouders. Zoals eerder opgemerkt wordt ervan uitgegaan dat alleen in Nederland een procedure bestaat voor administratieve verlaging van de toegestane maximummassa. Voor zover die aanname juist is, is er geen gelijkwaardige buitenlandse groep voertuigen waarmee ongelijkheid ontstaat. Is er in het buitenland echter wel een dergelijke procedure voor administratieve verlaging van de toegestane maximummassa, dan komt ook deze groep voertuigen in aanmerking voor de tijdelijke vrijstelling van de vrachtwagenheffing, terwijl deze voertuigen niet worden belast onder de MRB en daarom zonder de tijdelijke vrijstelling geen last zouden hebben van dubbele heffing.





Ze betalen daardoor helemaal niets. Hiervoor is de tijdelijke vrijstelling van de vrachtwagenheffing niet bedoeld. Om dat eventuele onterechte voordeel ten opzichte van Nederlandse voertuighouders weg te nemen, stelt de RDW voor om de voorgestelde vrijstellingsbepaling als volgt te formuleren:

*"Tot een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip is tevens vrijgesteld van vrachtwagenheffing de houder van een vrachtwagen van de categorie N2 waarvan de toegestane maximum massa, bedoeld in artikel 2, onderdeel I, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, is verlaagd naar 3.500 kilogram of minder, **mits voor deze vrachtwagen motorrijtuigenbelasting is verschuldigd op grond van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.**"*

## Financiën

Op technisch vlak moet de RDW inspanningen leveren voor het opvoeren en beheren van vrijstellingen en procescontroles. Daarnaast zal de tijdelijke vrijstelling leiden tot aanvullende communicatieve inspanningen, het produceren van extra middelen en verhoogde additionele campagnekosten. Hoewel de omvang van het onderdeel communicatie op dit moment niet goed in te schatten is, is een eerste indicatie € 200.000,- voor het geheel aan wijzigingen dat door de RDW moet worden doorgevoerd om de tijdelijke vrijstelling te implementeren. De RDW gaat ervan uit dat de kosten kunnen worden doorbelast richting MinFin/lenW op de overeen te komen wijze.

Deze schatting is exclusief gedeelde opbrengst van vrachtwagenheffing. In de rol van CUO voor de vrachtwagenheffing wordt door de RDW geconstateerd dat naar schatting 15.000 voertuigen pas een half jaar later heffingsplichtig worden waardoor er minder vrachtwagenheffing wordt geïncasseerd door de Minister. De gemiste inkomsten zijn lastig te bepalen, omdat niet bekend is hoeveel door voertuigen van de categorie N2 waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar ≤3.500 kg gebruik wordt gemaakt van het heffingsplichtige netwerk. Daarnaast adviseert de RDW om onderzoek te doen naar de effecten op de terugsluis en eventueel gewenste wijziging van wie in aanmerking komt voor subsidies en regelingen.

## Geen impact

Op de onderdelen security, personeel, organisatie, administratieve organisatie en huisvesting wordt met de kennis van nu geen impact verwacht.

Concluderend is een tijdelijke vrijstelling van de vrachtwagenheffing voor voertuigen van de categorie N2 waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar ≤3.500 kg uit het oogpunt van informatievoorziening, techniek en privacy goed uitvoerbaar. Financieel brengt de oplossing de nodige gevolgen met zich mee, maar deze zijn te overzien.

Uit het oogpunt van communicatie heeft de tijdelijke vrijstelling van de vrachtwagenheffing echter grote impact. Zo is het complex om de communicatieboodschappen hieromtrent goed over te brengen. Daarnaast heeft de voorgestelde oplossing gevolgen voor het draagvlak, het imago en de communicatiecampagne omtrent de vrachtwagenheffing vanuit overheid en dienstaanbieders. Bovendien kan de voorgestelde oplossing een aanzuigende werking hebben



op gebruikmaking van de administratieve verlaging van de toegestane maximummassa en vraagt tussentijdse administratieve verlaging sowieso om een specifieke communicatieaanpak. Tot slot ontbreekt op dit moment een geverifieerd beeld van de impact van de voorgestelde oplossing op overige stakeholders zoals de sectorpartijen. De impact op het vlak van communicatie is daarom mogelijk groter dan nu is voorzien.

## Conclusie en advies

Met de voorgaande impactanalyse zijn de gevolgen voor de uitvoering door de RDW in kaart gebracht van een aantal alternatieve wijzigingsvoorstellen om een dubbele heffing van MRB en VWH in de periode van 1 juli 2026 tot 1 januari 2027 te voorkomen voor voertuigen van de categorie N2 waarvan de toegestane maximummassa administratief is verlaagd naar  $\leq 3.500$  kg. Daarnaast is met deze wijzigingsvoorstellen van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal reparaties door te voeren in de in het wetsvoorstel Wijziging Wet VWH.

Ten overvloede wordt nogmaals opgemerkt dat de RDW wegens de noodzaak van een tijdige oplossing voor de dubbele heffing geen gebruik heeft kunnen maken van het formele proces van een uitvoeringstoets om de gevolgen van de voorstellen in kaart te brengen. De uitvoeringsgevolgen zijn op dit moment slechts weergegeven in een impactanalyse, waardoor er een voorbehoud moet worden gemaakt op de hierin geschetste volledigheid van de gevolgen en risico's die de oplossingsrichtingen met zich meebrengen.

In deze impactanalyse is naar voren gekomen dat de wijzigingen ter reparatie van het wetsvoorstel Wijziging Wet VWH geen aanvullende gevolgen hebben voor de uitvoering door de RDW en dat deze uitvoerbaar zijn.

### *Oplossingsrichting 1: tijdelijk nihil tarief voor de MRB*

Deze oplossingsrichting is vanuit het perspectief van de RDW goed uitvoerbaar. Feitelijk gaat hiermee voor deze groep voertuigen het nihil tarief in dat sowieso voor hen zou gelden vanaf de start van de vrachtwagenheffing in het geval het niet om voertuigen ging met een administratief verlaagde toegestane maximummassa van  $\leq 3.500$  kg, zij het iets eerder en gebaseerd op een andere grondslag. Dit heeft voor de uitvoering door de RDW met betrekking tot gegevenslevering aan de Belastingdienst en omtrent de vrachtwagenheffing weinig gevolgen.

### *Oplossingsrichting 2: tijdelijke vrijstelling van de vrachtwagenheffing*

Uit het oogpunt van informatievoorziening, techniek en privacy is dit voorstel goed uitvoerbaar. Financieel brengt deze oplossing de nodige gevolgen met zich mee, maar deze zijn te overzien. Uit het oogpunt van communicatie heeft de tijdelijke vrijstelling van de vrachtwagenheffing echter grote impact. Zo is het complex om de communicatieboodschappen hieromtrent goed over te brengen. Daarnaast heeft de voorgestelde oplossing gevolgen voor het draagvlak, het imago en de communicatiecampagne omtrent de vrachtwagenheffing vanuit overheid en dienstaanbieders. Bovendien kan de voorgestelde oplossing een aanzuigende werking hebben op gebruikmaking van de administratieve verlaging van de toegestane maximummassa en





vraagt tussentijdse administratieve verlaging sowieso om een specifieke communicatieaanpak. Tot slot ontbreekt op dit moment een geverifieerd beeld van de impact van de voorgestelde oplossing op overige stakeholders zoals de sectorpartijen. De impact op het vlak van communicatie is daarom mogelijk groter dan nu is voorzien.

Samengevat wentelen we als overheid de problematiek rondom de dubbele heffing voor een kleinere groep voertuighouders af op de gehele groep belanghebbenden van de vrachtwagenheffing oftewel de maatschappij, in plaats van dat we dit probleem binnen het overheidsdomein oplossen. De RDW raadt het in het belang van het succes van en het draagvlak voor de vrachtwagenheffing daarom af om te kiezen voor deze oplossing.