

Datum 10 november 2023
Betreft Notitie regeldruk wijziging Wet vrachtwagenheffing v1.0

Sira Consulting B.V.
Herculesplein 88
3584 AA Utrecht
info@siraconsulting.nl
www.siraconsulting.nl
030 602 49 00

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Achtergrond	1
1.2	Doelstelling	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Wet vrachtwagenheffing en wijziging	2
2.1	Wet vrachtwagenheffing	2
2.2	Wetswijziging door herziene richtlijn	3
3	Doelgroep en aantallen	3
4	Beschrijving verplichtingen en regeldrukgevolgen	5
4.1	Uitzonderingsmogelijkheid	5
4.2	Bepalen CO ₂ -emissieklasse	6
4.3	Aanpassen facturen	8
4.4	Kennisname	8
5	Conclusie	9

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De Wet vrachtwagenheffing (Wet VWH) is op 22 augustus 2022 gepubliceerd¹ en is op 1 januari 2023 (gedeeltelijk) in werking getreden. Voordat de vrachtwagenheffing start, moet de VWH echter worden gewijzigd vanwege een wijziging in Europese richtlijnen die de grondslag van de tarieven verschuift naar de CO₂-uitstoot van een vrachtwagen. In de huidige Wet VWH hing de hoogte van het tarief voor de vrachtwagenheffing af van de toegestane maximum massa van het samenstel in kilogram en de euro-emissieklasse van de vrachtwagen per gereden kilometer². Dit wordt aangepast omdat de CO₂-uitstoot van de vrachtwagen ook moet worden meegenomen bij het bepalen van het tarief³. Het gemiddelde tarief blijft daarbij ongewijzigd. Daarnaast komt er een nieuwe vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot 4,25 ton.

¹ [Staatsblad 2022, 330](#)

² gemiddeld € 0,149, prijspeil 2019

³ Hoofdstuk 2 Beleidscontext en CO₂-gedifferentieerd tarief VWH, uit [Varianten voor tariefstructuur vrachtwagenheffing bij implementatie herziene Eurovignet-richtlijn van Revnext](#).

1.2 Doelstelling

Het wetsvoorstel heeft gevolgen voor de regeldruk van bedrijven. Om deze reden heeft het ministerie van IenW Sira Consulting gevraagd om de regeldruk als gevolg van de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing voor de betrokkenen (transportondernemers en dienstaanbieders) te beschrijven en te kwantificeren. Dit betreft alleen de gevolgen van de wijziging en niet van de hele Wet vrachtwagenheffing. De gevolgen voor de administratieve lasten van de oorspronkelijke Wet vrachtwagenheffing zijn eerder in kaart gebracht.⁴ Voor het in kaart brengen van de regeldruk is aangesloten bij het door het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) voorgescreven Handboek meten regeldrukkosten.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de achtergrond van de wijziging. Hoofdstuk 3 gaat in op de betrokken doelgroepen en de aantallen die nodig zijn voor de berekening van de gevolgen op de regeldruk. Deze berekeningen zijn opgenomen in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 sluit de notitie af met de belangrijkste conclusies.

2 Wet vrachtwagenheffing en wijziging

2.1 Wet vrachtwagenheffing

De Wet vrachtwagenheffing (Wet VWH) is op 1 januari 2023 (gedeeltelijk) in werking getreden⁵ nadat regering Rutte III besloot de vrachtwagenheffing in te voeren⁶. Het wetsvoorstel is op 22 maart 2022 aangenomen in de Tweede Kamer en op 12 juli 2022 heeft de Eerste Kamer met het wetsvoorstel ingestemd. Deze heffing is van toepassing op vrachtwagens, waarbij de houders van vrachtwagens per gereden kilometer betalen. De netto-opbrengsten van deze heffing zullen worden geherinvesteerd in de transportsector om innovatie en verduurzaming te bevorderen.

De vrachtwagenheffing geldt op snelwegen en andere wegen waar anders substantiële uitwijk van verkeer plaats zou kunnen vinden. Vrachtwagenhouders betalen een kilometerheffing, waarbij de hoogte afhankelijk was van de toegestane maximum massa en euro-emissieklasse van de vrachtwagen. De vrachtwagenkentekenhouder moet hiervoor boordapparatuur (ook bekend als on-board unit of OBU) installeren.

De kentekenhouders zijn daarnaast ook verplicht een dienstverleningsovereenkomst aan te gaan met een private aanbieder van toldiensten, hierna dienstaanbieder, die hen voorziet van boordapparatuur. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is verantwoordelijk voor het innen van de vrachtwagenheffing. Dienstaanbieders zorgen voor registratie en betaling van de heffing aan de Minister. Er zijn frequente controles om te verifiëren of vrachtwagens correct functionerende boordapparatuur hebben. Deze controles worden uitgevoerd door de aangewezen toezichthouder van de Minister. Bij overtredingen door vrachtwagenhouders kan een bestuurlijke boete worden opgelegd, en als deze niet wordt betaald, kunnen voorlopige maatregelen worden genomen. Een voorlopige maatregel kan bijvoorbeeld inhouden dat de vrachtwagen wordt overgebracht naar een aangewezen plaats en in bewaring wordt gesteld. Ook kan een mechanisch hulpmiddel, zoals een wielklem worden aangebracht.

⁴ [Notitie administratieve lasten vrachtwagenheffing | Rapport | Vrachtwagenheffing.nl](#)

⁵ Besluit van 12 december 2022, houdende vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van artikelen van de Wet vrachtwagenheffing via [Staatsblad 2022, 526](#).

⁶ Regeerakkoord 2017-2021 '[Vertrouwen in de toekomst](#)'.

2.2 Wetswijziging door herziene richtlijn

Op 24 maart 2022 is Richtlijn (EU) 2022/362⁷ (hierna: de herziene richtlijn) in werking getreden. Deze herziene richtlijn wijzigt de Eurovignetrichtlijn⁸. De nu onderzochte wetswijziging implementeert deze richtlijn in de Wet VWH voordat deze van start gaat. In de richtlijn is bepaald uit welke heffingen tolgelden kunnen bestaan. Voor de vrachtwagenheffing zijn de regels voor een infrastructuurheffing en een externekostenheffing van toepassing, waaronder richtlijnen voor de differentiatie van de tarieven op basis van de milieuprestaties van voertuigen.

De tarieven in de huidige Wet VWH bestaan uit een zogeheten "infrastructuurheffing", waarbij de tarieven zijn gedifferentieerd conform de toen geldende Eurovignetrichtlijn. Zo verplichtte die richtlijn om de tarieven te differentiëren op basis van euro-emissieklasse. De herziene richtlijn verplicht de infrastructuurheffing te differentiëren op basis van vijf CO₂-emissieklassen. De herziene richtlijn geeft de mogelijkheid om binnen CO₂-emissieklasse 1 te differentiëren op basis van de reeds bestaande euro-emissieklassen. Daarnaast verplicht de herziene richtlijn om aan de tariefstructuur een externekostenheffing voor luchtverontreiniging toe te voegen.

De implementatie van de nieuwe richtlijn leidt ertoe dat de vrachtwagenheffing uit drie componenten gaat bestaan: een infrastructuurheffing gedifferentieerd naar CO₂-emissieklasse, een externekostenheffing voor luchtverontreiniging en geluidsoverlast, en een externekostenheffing voor CO₂-uitstoot.

Naast de aanpassingen in de opbouw van de heffing, is in de implementatie ook gebruik gemaakt van de nieuwe uitzonderingsmogelijkheid voor emissievrije vrachtwagens (CO₂-klasse 5) met een toegestane maximum massa van minimaal 3.500 kg tot en met 4.250 kg.

3 Doelgroep en aantallen

Om de regeldruk te kunnen berekenen, is nodig om te weten hoeveel bedrijven te maken krijgen met deze wijziging. Dit hoofdstuk geeft aan van welke aantallen bedrijven we uitgaan voor het kwantificeren van de regeldruk. De wetswijziging heeft impact op dienstaanbieders en transportondernemers.

3.1.1 Dienstaanbieders

Houders van vrachtwagens hebben een dienstverleningsovereenkomst met private aanbieders van toldiensten (dinstaanbieders: een EETS-aanbieder⁹ of de hoofddinstaanbieder (HDA)¹⁰). Er is een Europees systeem van geregistreerde EETS-dinstaanbieders, die diensten in verschillende landen leveren en één HDA. De HDA werkt alleen nationaal.

De dienstaanbieder verstrekt de boordapparatuur aan de houder. Door middel van deze boordapparatuur worden de gereden kilometers geregistreerd. Het bedrag van de vrachtwagenheffing dat de houder verschuldigd is, factureert de dienstaanbieder bij de houder. De dienstaanbieders voldoen de vrachtwagenheffing aan de tolheffer. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is de tolheffer voor de vrachtwagenheffing.

⁷ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PbEU 2022, L 69/1).

⁸ Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PbEU 2022, L 69/1). Ook bekend als Eurovignetrichtlijn.

⁹ Een aanbieder van toldiensten. Dit zijn organisaties die in verschillende Europese landen de tolheffing faciliteren. Met de Nederlandse vrachtwagenheffing sluit Nederland technisch aan bij dit systeem zodat niet alle vrachtwagens een nieuw kastje specifiek voor de vrachtwagenheffing de wagen moeten hebben.

¹⁰ De hoofddinstaanbieder voorziet in de speciale verplichting om met elke houder van een vrachtwagen die daarom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten.

Om de toldiensten te mogen verlenen, sluit de dienstaanbieder een overeenkomst met de tolheffer (hier de Minister van IenW) over afspraken rondom het betalen van het door de houder verschuldigde bedrag en de vergoeding aan de dienstaanbieder voor zijn diensten.

De dienstaanbieders ontvangen zoals gezegd een vergoeding voor het uitvoeren van bovenstaande werkzaamheden. De kosten die de inspanningen van de dienstaanbieders met zich meebrengen vallen daarmee buiten de definitie van regeldruk.¹¹

3.1.2 Transportondernemers

De vrachtwagenheffing geldt voor vrachtwagens vanaf 3.500 kg in beladen toestand. Dit betekent dat alle houders van een vrachtwagen te maken krijgen met deze verplichting. Dit zijn alle type transportondernemingen: eigen rijders, eigen vervoerders en transporteurs. Vanwege de diversiteit aan type ondernemingen zijn de regeldrukeffecten beter te bepalen aan de hand van het aantal vrachtwagens. Per bedrijf kunnen de lasten dus verschillen afhankelijk van het aantal vrachtwagens en de samenstelling van het wagenpark.

Samenstelling wagenpark vrachtwagens

Verwacht¹² wordt dat het Nederlandse wagenpark¹³ in 2026 een omvang heeft van ruim 168.000 vrachtvoertuigen boven de 3.500 kg. In de onderstaande tabel is het (verwachte) aantal voertuigen per CO₂-emissieklasse opgenomen.

Tabel 1. Samenstelling wagenpark 2026

CO ₂ -emissieklasse	Aantal voertuigen
1	154.400
2	6.800
3	1.700
4	60
5	5.100

Jaarlijkse verkoop vrachtwagens

Verwacht¹⁴ wordt dat in Nederland jaarlijks in totaal ongeveer 13.000 nieuwe vrachtwagens worden verkocht. De onderstaande tabel geeft het aantal verwachte nieuwe verkopen per CO₂-emissieklasse weer.

Tabel 2. Inschatting aantal nieuw verkochte vrachtauto's per jaar per CO₂-emissieklasse¹⁵

CO ₂ -klasse	2022	2026	2030
1	10.748	8.705	5.605

¹¹ In de Notitie administratieve vrachtwagenheffing (KASEA, 2020) werden de kosten van dienstaanbieders als administratieve lasten (regeldruk) gezien omdat destijds nog niet was besloten hoe dienstaanbieders gecompenseerd zouden worden.

¹² Bron: Tabel 9: Parksamenstelling zware bedrijfsvoertuigen 2022, 2026 en 2030, Varianten voor tariefstructuur vrachtwagenheffing bij implementatie herziene Eurovignet-richtlijn'

¹³ Volgens het handboek meting regeldrukkosten hoeft alleen de regeldruk te worden gekwantificeerd voor Nederlandse bedrijven.

¹⁴ Bron: Figuur 5, Aantal nieuwverkopen ZE en diesel (Varianten voor tariefstructuur vrachtwagenheffing bij implementatie herziene Eurovignet-richtlijn, Revnext (2023))

¹⁵ Bron: Revnext

2	2.355	1.093	378
3	375	124	30
4	0	0	0
5	355	3.301	7.203

Doelgroep uitzonderingsmogelijkheid

Revnext heeft in opdracht van IenW een inschatting gemaakt van het maximale aantal emissievrije vrachtauto's van 3.500 tot en met 4.250 kg dat in aanmerking komt voor een vrijstelling ten aanzien van de Wet VWH.¹⁶ De onderstaande tabel bevat het maximale aantal voertuigen in deze categorie in 2026 en 2030.

Een aandachtspunt hierbij is dat het aantal voertuigen dat onder 'emissievrije voertuigen tussen 3.500 en 4.250 kg' valt, wordt beïnvloed door de eisen en fiscale en financiële beleidsregels voor de verschillende voertuigklassen. Zo bevinden zich bijvoorbeeld steeds meer emissievrije vrachtauto's in gewichtsklassen 3.501 tot 4.250 omdat deze tijdelijk zijn uitgezonderd van een tachograafplicht en van de C-rijbewijsplicht die normaal geldt voor voertuigen boven de 3.5 ton.

Tabel 3. Doelgroep uitzonderingsmogelijkheid

	2026	2030
Emissievrije vrachtauto's van 3.500 tot en met 4.250 kg	25.616	94.143

4 Beschrijving verplichtingen en regeldrukgevolgen

In dit hoofdstuk zijn de wijzigingen beschreven waarvan de effecten op de regeldruk zijn onderzocht. Vervolgens is per wijziging toegelicht welke gevolgen we verwachten.

4.1 Uitzonderingsmogelijkheid

4.1.1 Beschrijving wijziging

De herziene Eurovignetrichtlijn heeft een uitzonderingsmogelijkheid voor lichtere vrachtwagens. Dit betekent dat emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg kunnen worden vrijgesteld van vrachtwagenheffing.

4.1.2 Regeldruk

De uitzonderingsmogelijkheid kan op verschillende manieren worden georganiseerd. Bij het opstellen van het rapport waren de definitieve beleidskeuzes nog niet gemaakt. Indien dit kan met algemene regels en reeds bekende gegevens, zijn geen handelingen nodig. Er zal dan ook geen regeldrukeffect zijn. Indien dat wel nodig is, zullen ook houders van vrachtwagens die in aanmerking komen voor de uitzondering hiervoor een aanvraag moeten indienen bij de tolheffer. Deze laatste moet dit beoordelen en vastleggen.

¹⁶ Bron: Notitie wagenparkanalyse vrijstelling voor emissievrije vrachtauto's van 3.500 tot en met 4.250 kg (Revnext, 2023)

Tekstkader 2. Kwantificering regeldruk: uitzonderingsmogelijkheid

Indien er een aanvraag noodzakelijk is om van de uitzonderingsmogelijkheid gebruik te maken, kost het naar verwachting 15 minuten per vrachtwagen om de gegevens te verzamelen en op te sturen.

In 2026 zijn er naar verwachting maximaal 25.616¹⁷ voertuigen die in aanmerking komen voor de uitzonderingsmogelijkheid. Dit zorgt voor eenmalige regeldruk van maximaal € 262.600¹⁸. Voor het uurtarief zijn we aangesloten bij het uurtarief dat is gebruikt in de regeldrukberekening voor de Wet vrachtwagenheffing. Dit betreft € 41 per uur.

Deze lasten zijn initieel voor het huidige wagenpark. Echter het aantal wagens in deze categorie zullen de komende jaren verder toenemen. Op basis van de gegevens van Revnext (2023)¹⁹ uit van een gemiddelde toename van maximaal 17.100 wagens per jaar. Hiermee ontstaat structurele regeldruk van maximaal € 175.300²⁰ per jaar voor houders van vrachtwagens.

4.2 Bepalen CO₂-emissieklasse

4.2.1 Beschrijving wijziging

De richtlijn verplicht om tarieven voor de infrastructuurheffing te differentiëren naar CO₂-emissieklasse. Vrachtwagens worden ingedeeld per categorie (en subcategorie) in vijf CO₂-emissie- klassen. Motorrijtuigen die niet voldoen aan de Europese norm worden geplaatst in CO₂- emissieklasse 1. Schonere, effectief zuinigere, voertuigen komen in klasse 2 tot en met 5. Klasse 2 en 3 zijn respectievelijk minimaal 5% en 8% schoner dan de norm, klasse 4 is minimaal 50% schoner en klasse 5 is emissievrij. Het jaar waarin de vrachtwagen voor het eerst is geregistreerd bepaalt de norm die van toepassing is. Als peildatum wordt 1 juli gehanteerd. Vrachtwagens die binnen CO₂-emissieklasse 2 of 3 vallen worden elke zes jaar opnieuw geïnclassificeerd (dit is het zogeheten "emissiereductietraject"). Differentiatie op grond van euro-emissieklasse kan binnen het systeem van CO₂-emissieklassen gecontinueerd worden. Binnen CO₂-emissieklasse 1 worden de tarieven gedifferentieerd naar euro-emissieklasse, wat aansluit bij de huidige tariefdifferentiatie in de Wet vrachtwagenheffing.

4.2.2 Regeldruk

Als gevolg van de verplichte differentiatie naar CO₂-emissieklasse, zal voor elke vrachtwagen de CO₂-emissieklasse moeten worden bepaald teneinde het juiste tarief vast te kunnen stellen. Dat gebeurt door de Houder aan de hand van voertuiggegevens welke de Houder door moet geven aan zijn dienst aanbieder. Het gaat hierbij om de datum van eerste registratie, de subklasse van het voertuig en de CO₂-uitstoot. De datum van eerste registratie is te vinden op het kentekenbewijs.. In het Customer Information File (CIF) is de subklasse en de CO₂-uitstoot van het voertuig te vinden.

Het bovenstaande geldt alleen voor EU-gekenkende voertuigen met een eerste registratiedatum na 1 juli 2019. Van voertuigen met een eerdere registratiedatum zijn geen CO₂-emissiewaarden

¹⁷ Bron: Notitie wagenparkanalyse vrijstelling voor emissievrije vrachtauto's van 3.500 tot en met 4.250 kg (Revnext, 2023)

¹⁸ 25.616 * 15 minuten * € 41 ≈ € 262.600

¹⁹ Revnext verwacht dat er in 2030 94.143 voertuigen in aanmerking komen voor de vrijstelling. Dit geeft ten opzichte van 2026 (25.734 voertuigen) een toename van gemiddeld 17.100 voertuigen per jaar.

²⁰ 17.100 * 15 minuten * € 41 = € 175.300

beschikbaar. Deze voertuigen zullen daarom automatisch in CO₂-emissieklasse 1 vallen en door de dienst aanbieder als zodanig worden geclassificeerd.

Voor de voertuigen die in CO₂-emissieklasse 2 of 3 vallen, geldt dat zij relatief, ten opzichte van nieuwe vrachtwagens, steeds minder schoon worden. Daarom dient de CO₂-emissieklasse iedere zes jaar opnieuw te worden vastgesteld.

Tekstkader 1. Kwantificering regeldruk: bepalen CO₂-emissieklasse

De regeldruk van de verplichting om de CO₂-emissieklasse te bepalen, komt voort uit de noodzaak om voor elk vrachtwagen de noodzakelijke documenten op te zoeken en toe te zenden. De beoordeling dient iedere 6 jaar te worden herhaald voor vrachtwagens in CO₂-emissieklasse 2 of 3. Omdat hiervoor geen (aanvullende) documenten hoeven te worden aangeleverd leidt dit niet tot regeldruk voor kentekenhouders.

Kentekenhouders - huidige wagenpark

Eenmalig

Initieel moet voor 8.560 vrachtwagens²¹ documenten worden verzameld en opgestuurd naar de dienst aanbieder. Deze documenten dienen in de bedrijfsadministratie te vinden te zijn. We gaan ervanuit dat dit per wagen circa 20 minuten duurt om de gegevens te verzamelen en op te sturen. Dit geeft een eenmalige regeldruk van € 117.000²².

Kentekenhouders - nieuw verkochte vrachtwagens

Structureel

De initiële beoordeling dient bij elke verkoop van een nieuwe vrachtwagen (binnen de doelgroep) te worden gedaan. De structurele regeldruk per jaar voor de nieuw verkochte vrachtwagens is in de onderstaande tabel opgenomen. De structurele regeldruk tussen 2026 en 2030 bedraagt in totaal € 55.541. De jaarlijkse regeldruk tussen 2024 en 2030 betreft gemiddeld € 11.108 per jaar.

Tabel 4. Structurele regeldruk per jaar tussen 2024 en 2030

Aantal nieuw verkochte vrachtwagens per jaar (gemiddeld) ²³				
Jaar	CO ₂ -emissie-klasse 2	CO ₂ -emissie-klasse 3	CO ₂ -emissie-klasse 4	Structurele regeldruk per jaar
2026	1093	124	0	€ 16.632
2027	914	101	0	€ 13.872
2028	736	77	0	€ 11.111
2029	557	54	0	€ 8.350

²¹ 168.060 voertuigen minus 154.400 voertuigen in klasse 1 en minus 5.100 voertuigen in klasse 5.

²² (8.560 vrachtwagens x 20 minuten x € 41 /uur ≈ € 117.000

²³ Deze aantallen zijn afgeleid van de (verwachte) aantallen voor 2022, 2026 en 2030 (zie tabel 1). Ten behoeve van de regeldrukinschatting hebben wij de aantallen telkens proportioneel verdeeld over vier jaar.

2030	378	30	0	€ 5.576
Totaal				€ 55.541

Dienstaanbieders

Omdat de gevolgen voor dienstverleners buiten de regeldrukdefinitie vallen (zie 3.1.1) zijn er geen regeldrukgevolgen voor dienstverleners.

4.3 Aanpassen facturen

4.3.1 Beschrijving wijziging

Aan het tweede lid wordt toegevoegd dat in de door de dienstverlener op te maken factuur ook inzichtelijk moet worden gemaakt welke bedragen worden gerekend voor de afzonderlijke bestanddelen van de vrachtwagenheffing. Het is van belang dat een houder van een vrachtwagen de mogelijkheid heeft na te gaan hoe hoog de infrastructuurheffing, de externe kostenheffing in verband met luchtverontreiniging en de externe kostenheffing in verband met CO₂-emissies afzonderlijk bedragen.

4.3.2 Regeldruk

Facturatie gaat via geautomatiseerde systemen. Bij de implementatie zal er rekening mee moeten worden gehouden de extra gevraagde gegevens op de factuur worden getoond. Omdat de gevolgen voor dienstverleners buiten de regeldrukdefinitie vallen (zie 3.1.1) zijn er geen regeldrukgevolgen.

4.4 Kennisname

4.4.1 Beschrijving wijziging

Elke keer als wet- en regelgeving wijzigt, dienen de bedrijven die hiermee te maken krijgen, kennis te nemen van deze wijzigingen om te weten waaraan zij moeten voldoen. Dit betekent dat zij de informatie hierover moeten lezen, moeten bepalen wat dit voor hen betekent en eventueel hier de relevante medewerkers van het bedrijven van op de hoogte stellen.

4.4.2 Regeldruk

Dit onderzoek betreft alleen de gevolgen van de wetwijziging van de Wet vrachtwagenheffing. Niet de Wet vrachtwagenheffing zelf waar dit onderdeel van wordt. De betrokken bedrijven moeten sowieso nog kennisnemen van de nieuwe Wet vrachtwagenheffing die in 2026 in gaat. De kennisname van de hier onderzochte wijzigingen is daar onderdeel van. Naar verwachting zullen deze wijzigingen niet leiden tot een grotere tijdsbesteding voor deze kennisname en dus geen extra regeldruk geven.

5 Conclusie

Op basis van de voorgenomen wijziging van de Wet vrachtwagenheffing verwachten we een toename van de regeldruk voor houders van vrachtwagens. De eenmalige en structurele regeldruk zijn in de onderstaande tabellen samengevat.

Tabel 5. Verandering eenmalige regeldruk

Wijziging	Kentekenhouders vrachtwagens
Uitzonderingsmogelijkheid	minimaal € 0 maximaal € 262.600
Aanleveren van informatie aan de dienst aanbieder ten behoeve van het vaststellen van de CO ₂ -emissieklasse	€ 117.000
Totaal	minimaal € 117.000 maximaal € 380.800

Tabel 6. Verandering structurele regeldruk

Wijziging	Uitzonderingsmogelijkheid	Bepalen emissieklasse	Minimale regeldruk	Maximale regeldruk
2026	minimaal € 0 maximaal € 175.300	€ 16.632	€ 16.632	€ 191.932
2027	minimaal € 0 maximaal € 175.300	€ 13.872	€ 13.872	€ 189.172
2028	minimaal € 0 maximaal € 175.300	€ 11.111	€ 11.111	€ 186.411
2029	minimaal € 0 maximaal € 175.300	€ 8.350	€ 8.350	€ 183.650
2030	minimaal € 0 maximaal € 175.300	€ 5.576	€ 5.576	€ 180.876

In het (minimum) scenario waarin er geen aanvraag ingediend hoeft te worden om in aanmerking te komen voor de uitzonderingsmogelijkheid, neemt de structurele regeldruk naar verwachting na 2030 verder af. Verwacht wordt namelijk dat er na 2030 steeds minder vrachtoertuigen zijn waarvoor de CO₂-emissieklasse dient te worden bepaald.

In het (maximum) scenario waarin er wel een aanvraag ingediend moet worden om in aanmerking te komen voor de uitzonderingsmogelijkheid, bestaat de structurele regeldruk na 2030 naar verwachting met name uit de lasten voor het indienen van een aanvraag om in aanmerking te komen voor de uitzonderingsmogelijkheid. Bij de inschatting is uitgegaan van het maximale verwachte

aantal emissievrije voertuigen tussen 3.500 en 4.250 kg. Een aandachtspunt is dat het aantal 'emissievrije voertuigen tussen 3.500 en 4.250 kg' sterk wordt beïnvloed door de (Nederlandse) eisen en fiscale en financiële beleidsregels voor de voertuigklassen. Daarmee hangt de omvang van de structurele regeldruk (zowel na 2026 als na 2030) af van de dan geldende wet- en regelgeving voor deze categorie voertuigen.

De wijziging van de Wet vrachtwagenheffing geeft geen verandering van de regeldruk voor:

- Het moeten installeren van de boordapparatuur. Dit volgt al uit de Wet vrachtwagenheffing zelf. Deze wijziging geeft dan ook geen aanvullende regeldruk hiervoor.
- Kennisname. Dit is onderdeel van de kennisname van de Wet vrachtwagenheffing zelf.
- Alle vrachtwagens in CO₂-emissieklasse 1. Zij hoeven niets te doen omdat alle vrachtwagens die niet anders zijn beoordeeld in deze klasse worden opgenomen. Dit is het merendeel van het Nederlandse wagenpark.