



Ander onderwerp

Minister

DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Persoonlijke gegevens

beslisnota

Openstaande punten Wet Vrachtwagenheffing n.a.v. advies Raad van State, in het bijzonder 1) **Ander onderwerp** en 2) tarieven VWH.

Datum
27 november 2020

Kenmerk

Inleiding

Ander onderwerp

t.a.v. 2) tarieven vrachtwagenheffing heeft u gevraagd hoe de sectorpartijen aankijken tegen een eventuele wijziging van de tarieven.

Geadviseerd besluit

Ander onderwerp

2) Tarieven VWH

4. Instemmen om de tarieven **niet** te wijzigen naar aanleiding van het advies van de Raad van State.

Beslistermijn

Conform uw toezegging tijdens de begrotingsbehandeling is het wenselijk zo spoedig mogelijk de wet Vrachtwagenheffing naar de Tweede Kamer te zenden. **Ander onderwerp**

Desgewenst kunt u deze nota bespreken tijdens de DGMO-staf van woensdag 2 december of het reeds geplande overleg over de vrachtwagenheffing op donderdag 3 december.

Ander onderwerp

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

- [Redacted text block]

- [Redacted text block]

- [Redacted text block]

- [Redacted text block]

- [Redacted text block]

- [Redacted text block]

- [Redacted text block]

- **Ander onderwerp**

-
-

Ander onderwerp

-
-
-

2) Tarieven Vrachtwagenheffing in het wetsvoorstel vrachtwagenheffing Beslispunt 4

De RvS adviseert om de toelichting aan te vullen met betrekking tot alternatieve heffingstarieven waarin voor de verschillende zwaarteklassen van de vrachtwagens een sterkere differentiatie in het heffingstarief wordt gehanteerd en zo nodig het voorstel aan te passen. In de nota IENW/BSK-2020/222121 is voorgesteld om het advies van de Raad van State over te nemen en meer aan te sluiten bij 'de gebruiker betaalt'. Op uw verzoek hebben wij dit tevens gepolst bij de vervoerspartijen.

De vervoerspartijen hebben geen fundamentele bezwaren tegen aanpassing van de tarieven, maar een aanpassing kan op weinig enthousiasme rekenen. De vervoerspartijen zien geen concrete aanleiding om de tarieven aan te passen omdat ze de argumentatie van de RvS niet heel sterk vinden. Met de vrachtwagenheffing wordt beoogd de vervoerssector te verduurzamen. Een tariefdifferentiatie waarin zwaardere voertuigen meer gaan betalen dan lichtere draagt daar niet aan bij. Verder vinden ze de vergelijking met Vlaanderen een vorm van *cherry picking*. In Wallonië en Brussel is de verhouding in tarieven vergelijkbaar met de tarieven van de vrachtwagenheffing. Verder gaven de vervoerspartijen aan dat de aslast een betere indicatie is voor de schade aan het wegdek dan het gewicht van een vrachtwagen. Voor een tariefdifferentiatie op basis van aslast is eerder niet gekozen vanwege de complexiteit van de uitvoering.

U wordt gezien de sentimenten bij de vervoerspartijen die aansluiten bij eerdere overwegingen hierover in het licht van het wetsvoorstel geadviseerd de tarieven niet te wijzigen en in het nader rapport deze overwegingen op te nemen.



Minister

Bestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
Persoonlijke gegevens

beslisnota

Lijn Nader Rapport n.a.v. advies Raad van State en

Ander onderwerp Ander onderwerp
Ander onderwerp

Datum
11 november 2020

Kenmerk
IENW/BSK-2020/222121

Bijlage(n)
2

Inleiding

De Raad van State adviseert het wetsvoorstel vrachtwagenheffing op een tweetal beleidsmatige punten aan te passen: namelijk de betrokkenheid van de vervoerssector bij het meerjarenprogramma en de tariefdifferentiatie (zie bijlage). Ander onderwerp

Ander onderwerp

Op maandag 16 november a.s. willen wij graag de lijn met betrekking tot bovenstaande onderwerpen met u bespreken, zodat het Nader Rapport vlot kan worden opgesteld. Ander onderwerp
Ander onderwerp

Geadviseerd besluit

1. Instemmen met voorstel om, ondanks het advies van de Raad van State, de wettelijke verankering van het inspraakrecht van de vervoerssector bij de vaststelling van het meerjarenprogramma te behouden, Ander onderwerp
Ander onderwerp
2. Instemmen met de voorgestelde wijzigingen van tarieven in lijn met het advies van de Raad van State.
3. Instemmen met het opnemen van een tekst in de MvT dat onderzocht zal worden of bepaalde taken geattribueerd kunnen worden aan de RDW, mocht het merendeel van de tolhefferstaken door de RDW worden uitgevoerd.
4. Ander onderwerp

Beslistermijn

Bovenstaande punten bespreken we graag met u tijdens het overleg op maandag 16 november om 15.30 uur.

Ander onderwerp

Ander onderwerp

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.



Ander onderwerp

Ander onderwerp

Ad 2) Wijziging tarieven

De RvS adviseert om de toelichting aan te vullen met betrekking tot alternatieve heffingstarieven waarin voor de verschillende zwaarteklassen van de vrachtwagens een sterkere differentiatie in het heffingstarief wordt gehanteerd en zo nodig het voorstel aan te passen. De achtergrond hiervoor is dat zwaardere voertuigen meer schade aan de weg veroorzaken en een relatief groot aandeel hebben in de emissies en geluidsoverlast, terwijl het tarief nauwelijks hoger is dan dat van middelzware vrachtwagens.

Voor de tariefdifferentiatie zoals die is opgenomen in het wetsvoorstel is de indeling in gewichtsklassen gehanteerd zoals die in België wordt gebruikt. De verhouding tussen de tarieven voor die klassen is gebaseerd op de verhouding die tot 1 juli 2020 in Vlaanderen werd gebruikt. Vrachtwagens tot 12 ton betalen een beduidend lager tarief dan zwaardere vrachtwagens omdat deze niet profiteren van de afschaffing van de belasting zware motorvoertuigen (Eurovignet). De verschillen tussen de klasse van 12 – 32 ton en de klasse van boven de 32 ton zijn beperkt (3%).

Per 1 juli 2020 heeft Vlaanderen de verhouding in tarieven tussen de gewichtsklassen veranderd, waarbij de lichtere voertuigen minder gaan betalen en de zwaardere meer. Volgens de Vlaamse regering "sluit deze wijziging beter aan bij het principe 'de gebruiker betaalt' waarbij de link tussen de tariefhoogte en de infrastructuurkost die toegerekend wordt aan de heffingsplichtige voertuigen versterkt wordt".

Geadviseerd besluit

Voorstel is om het advies van de Raad van State over te nemen en meer aan te sluiten bij 'de gebruiker betaalt'. Dit sluit immers aan bij de doelstelling van de vrachtwagenheffing. Concreet is het voorstel om de tarieven aan te passen waarbij het gemiddelde tarief van 14,9 cent per kilometer gelijk blijft, maar zwaardere voertuigen meer gaan betalen en lichtere voertuigen minder (Wat vindt de sector hiervan? een uitgewerkt voorstel). Met dit voorstel gaan de categorieën vrachtwagens die het meeste voorkomen (EURO V en EURO VI vrachtwagens van meer dan 32 ton) 1,7 respectievelijk 1,6 cent per kilometer meer betalen dan eerst. Deze gewijzigde tarieven zijn in lijn met de huidige tarieven voor deze categorieën in Vlaanderen.

Ad 3) Attribueren van taken aan de RDW

Voor de uitvoering van de tolhefferstaken zijn de RDW, CJIB, ILT en RWS in beeld. Op basis van het wetsvoorstel worden de taken in mandaat of volmacht namens de Minister van IenW respectievelijk de Staat uitgevoerd. In de memorie van toelichting is aangegeven dat de taakverdeling op basis van de uitvoeringstoetsen nader wordt vormgegeven. Ter voorbereiding op de uitvoering is in 2019 een realisatie-aanpak en governance-model uitgewerkt en zijn door Rijkswaterstaat, RDW, CJIB en ILT uitvoeringstoetsen uitgevoerd. Er zijn twee onafhankelijke reviews uitgevoerd op de aanpak van de realisatiefase en op het governance-model. De reviews en de gesprekken daarover met de beoogde uitvoerders hebben tot het inzicht geleid dat voor een efficiënte uitvoering de eindverantwoordelijkheid zo veel mogelijk bij één uitvoeringsorganisatie moet worden belegd. Hierover bent u maart geïnformeerd (zie IENW/BSK-2020/56977).

8

Ander onderwerp

Ander onderwerp

Ander onderwerp

Persoonlijke gegevens





Minister IenW

Bestuurskern

DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Contactpersoon

Persoonlijke gegevens

Datum

13 november 2019

Kenmerk

IENW/BSK-2019/241790

beslisnota

Punten wetsvoorstel vrachtwagenheffing

Inleiding

Begin oktober zijn de belangrijkste punten uit de internetconsultatie, de adviezen van de beoogde uitvoeringsorganisaties en de advies- en toetsinstanties met betrekking tot het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing met u besproken (IENW/BSK-2019/202621). In aanvulling hierop leggen we een aantal punten m.b.t. het wetsvoorstel aan u voor.

Geadviseerd besluit

1. Instemmen met een volledig privaatrechtelijke inning van de heffing.
2. Instemmen met de aangepaste toelichting van nut en noodzaak en doel van de vrachtwagenheffing.
3. Kennisnemen van de mogelijkheden:
 - a. voor versnelling van de spoedprocedure om wegen toe te voegen;
 - b. om *zero emission* bestelauto's uit te zonderen.

Beslistermijn

Uiterlijk 28 november zodat uw reactie verwerkt kan worden in het wetsvoorstel dat medio december afgerond zal worden en aan u zal worden voorgelegd.

Vervolgstappen

Het wetsvoorstel zou na uw instemming geagendeerd kunnen worden in de ministerraad van 22 februari 2020 (RFEZIL van 18 februari en CFEZIL 4 februari). Parallel hieraan wordt samen met de regionale overheden het proces van monitoring van uitwijkverkeer en het treffen van maatregelen verder vormgegeven. Het doel is de uitgangspunten hiervoor in het komende BO MIRT vast te stellen en de openstaande discussiepunten in het BO Mobiliteit van 29 januari a.s. te bespreken.

Toelichting

1. Privaatrechtelijke wijze van inning van de heffing

In reactie op het advies van de Raad voor de Rechtspraak en de uitvoerbaarheidstoets van Rijkswaterstaat, wordt voorgesteld de inning van de heffing te vereenvoudigen. Voorstel is om de vrachtwagenheffing via privaatrechtelijke weg te innen door te bepalen dat de betalingsverplichting uit de wet voortvloeit, zonder dat daar een beschikking voor afgegeven hoeft te worden.

Deze wijze van inning sluit aan op de systematiek van de Europese richtlijn over de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen (de EETS-richtlijn). Die richtlijn beoogt dat voor een vrachtwagen met één contract, één kastje en één factuur tol afgerekend kan worden in meerdere Europese landen. Op grond van de richtlijn verzorgen private dienstverleners de registratie van gereden kilometers en de inning van de heffing. Zij zijn dus het beste in staat om de factuur te sturen. Voor de houder van een vrachtwagen is het handig dat eventuele vragen of klachten over de factuur via de dienstverlener opgelost worden in plaats van via de verschillende tolheffers in verschillende landen. De rechtsbescherming van de houder is geregeld via het privaatrechtelijke spoor: mocht er een geschil zijn over de te betalen vrachtwagenheffing, dan kan de houder naar een civiele rechter stappen. Het betreft immers een conflict over de naleving van het contract dat de houder heeft gesloten met een dienstverlener. Zie bijlage 1 voor beschrijving van het oorspronkelijke voorstel waarbij een beschikking werd afgegeven.

Het aangepaste voorstel is ambtelijk besproken met het ministerie van Justitie en Veiligheid en de Raad voor de Rechtspraak. Beide kunnen zich vinden in de aanpassingen. Er bestaat evenwel een risico dat de Raad van State kritisch is omdat wordt afgeweken van de gebruikelijke manier van invordering door overheidsorganen, zoals opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht.

2. Nut en noodzaak en doel van de vrachtwagenheffing

Voorstel is om in reactie op het advies van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) de doelstellingen van de vrachtwagenheffing ongewijzigd te laten, maar wel een verduidelijking aan te brengen in de passages over nut en noodzaak en het doel van de vrachtwagenheffing zoals opgenomen in de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel. In de verduidelijking kan worden aangegeven dat:

- Een heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer:
 - bijdraagt aan een gelijk speelveld voor binnen- en buitenlands vrachtverkeer;
 - aansluit op de intentie van de Europese Commissie m.b.t. de voorgestelde wijzigingen van de Eurovignetrichtlijn: het bevorderen van duurzaam en rechtvaardig wegtransport door bredere toepassing van de principes "de gebruiker betaalt/de vervuiler betaalt".
- De vervoerssector er tot op heden onvoldoende in geslaagd om zelfstandig middelen voor innovatie en verduurzaming te genereren.

Daarnaast is het voorstel in de Memorie van Toelichting uitvoeriger in te gaan op alternatieven voor invoering vrachtwagenheffing, zoals accijnsverhoging op diesel en het verhogen van bestaande belastingen als de motorrijtuigenbelasting en het Eurovignet.

In de bijlage staat de essentie van het advies van het ATR beschreven.

3a. Versnelling spoedprocedure toevoegen wegen

In de wet is de mogelijkheid opgenomen om, als de verkeersveiligheid of leefbaarheid in het geding is als gevolg van uitwijkend vrachtverkeer, bij ministeriële regeling een weg toe te voegen aan het heffingsnetwerk, of daaruit een weg te verwijderen. De eerdere inschatting was dat de spoedprocedure circa zes maanden duren. Binnen die zes maanden was rekening gehouden met drie maanden voor besluitvorming door regio en rijk (om bijvoorbeeld te bepalen of de geconstateerde uitwijk door de vrachtwagenheffing wordt veroorzaakt of door andere redenen). De andere drie maanden zouden de dienstaanbieders, net als in België, de tijd krijgen om een wijziging in het wegennet en/of tarieven door te voeren in hun systemen.

De afgelopen weken is verkend hoe deze periode verkort zou kunnen worden. Door in de testprocedure van dienstaanbieders al wegen mee te nemen die mogelijk in het kader van de spoedprocedure toegevoegd worden, kan de periode verkort worden die de dienstaanbieders nodig hebben om wegen toe te voegen. Welke extra kosten hiermee gemoeid zijn, hangt af van het aantal extra te testen wegen. De kosten worden nog verkend. In Duitsland krijgen dienstaanbieders twee maanden de tijd om het toevoegen van al geteste wegen te verwerken in hun systemen. Daarnaast zouden benodigde aanpassingen van verschillende systemen van dienstaanbieders en de overheid parallel aan de besluitvorming uitgevoerd kunnen worden. Met beide wijzigingen kan de periode verkort worden, waarschijnlijk tot in totaal vier maanden. In de bijlage staat beschreven hoe de testprocedure verkort kan worden.

Als de spoedeisendheid dusdanig is, dat het noodzakelijk is per direct maatregelen te treffen, kan de wegbeheerder vooruitlopend op de ministeriële regeling tijdelijke verkeersmaatregelen nemen. Dat zijn maatregelen waarvoor geen verkeersbesluit vereist is zolang die maatregelen niet langer dan vier maanden duren. Hierbij kan worden gedacht aan een vrachtwagenverbod of een snelheidsverlaging. Behalve dat deze maatregelen niet ideaal zijn omdat ze niet alleen uitwijkend maar ook regulier (vracht)verkeer op de weg treffen, liggen ze ook gevoelig bij de regionale wegbeheerders. Zij zijn van mening dat zij opdraaien voor het oplossen van problemen die door het Rijk worden veroorzaakt. Hierover zal in het BO Mobiliteit nader gesproken worden.

3b. Zero emission bestelauto's tot 4.250 kg

Op basis van de Eurovignetrichtlijn kunnen voertuigen die zijn vrijgesteld van de tachograafplicht, ook vrijgesteld worden van de vrachtwagenheffing. Bij wijze van experiment heeft de Europese Commissie Nederland toestemming gegeven om voor een deel van de *zero emission* voertuigen, onder specifieke voorwaarden (o.a. vanwege verkeersveiligheid), tot 1 januari 2023 toe te staan dat deze voertuigen met een B-rijbewijs bestuurd worden en daaraan gekoppeld uit te zonderen van de tachograafplicht. Omdat dit een tijdelijke toestemming betreft, die afloopt voordat de vrachtwagenheffing wordt ingevoerd, kan hiervan geen gebruik worden gemaakt in het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing.

Bestelauto's vallen niet onder de vrachtwagenheffing. Omdat *zero emission* bestelauto's boven de 3,5 ton uitkomen, komen ze wel onder de vrachtwagenheffing te vallen. De indeling van voertuigencategorieën (met een

'grens' bij 3,5 ton) ligt vast in de richtlijn over de goedkeuring van voertuigen. In tal van andere richtlijnen, zoals de Eurovignetrichtlijn en de rijbewijsrichtlijn, wordt gebruik gemaakt van deze categorieën. In een eerste informele reactie heeft de Europese Commissie voorgesteld om alle bestelauto's onder de vrachtwagenheffing te laten vallen. Het lijkt niet in de rede te liggen dat de Commissie voor gaat stellen de voertuigcategorieën aan te gaan passen. Zoals besproken in de DGMO-staf van 12 november zal bij andere lidstaten nagevraagd worden of zij deze problematiek ervaren.

Een alternatief om tegemoet te komen aan de wens om *zero emission* voertuigen niet te benadelen ten opzichte van gewone bestelauto's, zou een introductie van een aparte gewichtsklasse van voertuigen tot 4.250 kg in de tariefdifferentiatie van de vrachtwagenheffing kunnen zijn. Deze gewichtsklasse zou substantieel lagere tarieven per kilometer kunnen krijgen dan zwaardere voertuigen. Deze lagere tarieven gaan dan ook gelden voor voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden. U kunt dit achter de hand houden voor het geval dit punt bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer aan de orde komt.

Persoonlijke gegevens

