

Vergaderjaar 2017–2018

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 262**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

**Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Den Haag, 6 juli 2018**

In mijn brief aan uw Kamer van 4 juni 2018 (Kamerstuk 31 305, nr. 252) heb ik geschetst welke werkzaamheden worden ondernomen om tot het beleidskader voor de vrachtwagenheffing en de terugsluis te komen en hoe het proces van de totstandkoming daarvan er uit ziet. In deze brief informeer ik u over de afweegcriteria die ik wil gebruiken voor de uitwerking van de vrachtwagenheffing, Europese kaders voor de vrachtwagenheffing en over de stand van zaken m.b.t. de op te stellen beleidsuitgangspunten en de terugsluis.

**Afweegkader**

Zoals ik in mijn brief van 4 juni heb aangegeven zou ik u voor de zomer informeren over de criteria die ik wil gebruiken bij de afweging van verschillende beleidskeuzen en keuzen voor de inrichting van het systeem. De criteria vormen een aanvulling op wettelijke randvoorwaarden (zoals het voldoen aan Europese richtlijnen) en op de doelstellingen van de vrachtwagenheffing zoals ik heb beschreven in mijn brief van 6 maart 2018 (Kamerstuk 31 305, nr. 239):

- binnen- en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg;
- innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector.

Voor de invoering van de vrachtwagenheffing zet ik in op het *tijdig* invoeren van een *betrouwbaar* heffingssysteem dat *kostenefficiënt*, *beheersbaar*, *flexibel* en *gebruiksvriendelijk* is. Verder wil ik het heffingssysteem zo opzetten dat het zo min mogelijk ongewenste effecten heeft op bijvoorbeeld verkeersveiligheid en de Nederlandse concurrentiepositie. Het beleidskader voor het heffingssysteem zal volgens deze criteria worden uitgewerkt. In de bijlage worden de criteria omschreven. Deze criteria kunnen in bepaalde gevallen tegen elkaar in werken. Wordt gekozen voor maximale klantvriendelijkheid, dan kan dat bijvoorbeeld leiden tot hogere uitvoeringskosten (lagere kostenefficiëntie) en vice versa. Deze aspecten zullen tegen elkaar afgewogen moeten worden.

## **Europese kaders**

### *Eurovignetrichtlijn*

De Eurovignetrichtlijn<sup>1</sup> bepaalt onder andere de wijze waarop de tarieven van de vrachtwagenheffing mogen worden opgebouwd en dat er een differentiatie van tarieven op basis van de EURO-emissieklassen van voertuigen moet plaatsvinden. Daarnaast schrijft de Eurovignetrichtlijn voor dat de vrachtwagenheffing en het Eurovignet niet tegelijkertijd mogen worden toegepast.

Vorig jaar heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan voor aanpassing van de richtlijn (Kamerstuk 34 734, nr. 9). Het is nog onduidelijk wanneer besluitvorming over de voorgestelde aanpassingen zal plaatsvinden. Vooralsnog ga ik daarom uit van de huidige richtlijn, al houd ik er in de uitwerking uiteraard wel rekening mee dat de eventueel benodigde aanpassingen plaats moeten kunnen vinden als de aangepaste richtlijn dat vereist.

### *EETS-richtlijn*

In de richtlijn betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (de EETS-richtlijn<sup>2</sup>) staan voorwaarden om de interoperabiliteit tussen elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Europese Unie te waarborgen. De richtlijn is van toepassing op de elektronische inning van alle typen tolgelden op het hele wegennet binnen de EU. De richtlijn is ook van toepassing op de vrachtwagenheffing.

Op basis van de EETS-richtlijn moeten lidstaten vrije toegang bieden aan dienstverleners voor de inning van tolgelden. Gebruikers van de toldienst (de weggebruikers) moeten in staat worden gesteld om met één overeenkomst met één dienstverlener tol te kunnen betalen in alle toldomeinen waar elektronische tolheffingssystemen worden gebruikt. Dit is nader uitgewerkt in bijgevoegde Architectuurblauwdruk. Hierin worden de belangrijkste ontwerpprincipes, de relevante rollen, taken, verantwoordelijkheden en belangrijkste stappen uit het vrachtwagenheffingsproces beschreven, conform de kaders die hiervoor gelden (waaronder de EETS-richtlijn). De blauwdruk vormt de basis voor de technische uitwerking van de vrachtwagenheffing.

Op dit moment wordt de EETS-regelgeving herzien. Met de gewijzigde richtlijn kan Nederland voor de handhaving van de vrachtwagenheffing bij andere lidstaten Naam Adres Woonplaats-gegevens opvragen en vervolgens een boete opsturen. Dit maakt de handhaving effectiever en efficiënter en leidt tot een gelijk speelveld. In de uitwerking van de vrachtwagenheffing neem ik de wijzigingen in de EETS-richtlijn mee.

## **Stand van zaken op te stellen beleidsuitgangspunten**

Zoals ik in mijn eerdere brief van 4 juni jl. heb beschreven, worden er diverse onderzoeken uitgevoerd ten behoeve van het beleidskader van de vrachtwagenheffing. Op basis hiervan en op basis van de input van

---

<sup>1</sup> 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 187).

<sup>2</sup> Richtlijn 2004/52/EG van het Europees parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (PbEU 2004, L 166).

stakeholders zal ik de beleidsuitgangspunten formuleren. Hieronder geef ik de stand van zaken weer.

#### *Voertuigen waarop de heffing van toepassing wordt*

In de meeste Europese landen met een tolplicht zijn vrachtwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton heffingsplichtig. In Duitsland geldt de tolplicht vanaf een toegestane maximummassa van 7,5 ton. Daarnaast kennen verschillende landen verschillende uitzonderingscategorieën. Ik zal in het beleidskader aangeven voor welke voertuigen de vrachtwagenheffing gaat gelden. Uit ervaringen blijkt, dat het – voor het beheersbaar houden van het systeem – helpt om met zo min mogelijk vrijstellingen te werken.

#### *Wegen waarop de heffing van toepassing wordt*

Voor de keuze op welke wegen de vrachtwagenheffing van toepassing wordt, onderzoek ik de effecten van een heffing op alleen de autosnelwegen, op alle wegen en een tussenvariant waarbij de heffing op de autosnelwegen + de N-wegen geldt. Uit de eerste voorlopige resultaten van modelstudies blijkt dat er uitwijkgedrag naar het onderliggend wegennet op zal treden wanneer de heffing alleen geldt op autosnelwegen. Daarom zal ik goed naar de effecten op het onderliggend wegennet kijken, zoals de verkeersveiligheid. Het is daarbij van belang een balans te vinden tussen de omvang van de effecten van het uitwijkgedrag, de kosten voor de weggebruiker, de opbrengsten en de gebruiksvriendelijkheid van het systeem.

#### *Tarief*

Om een beeld te krijgen van de bandbreedte waarbinnen het tarief bepaald kan worden, heb ik laten onderzoeken hoe hoog het maximumtarief van de vrachtwagenheffing in Nederland mag zijn (zie bijlage)<sup>3</sup>. De Eurovignetrichtlijn geeft hiervoor het kader. Voor de onderzoeken naar de effecten ga ik uit van een gemiddeld referentietarief dat aansluit op de tarieven in België en Duitsland. Dit tarief is aanmerkelijk lager dan het maximale tarief op basis van de Eurovignetrichtlijn.

#### *Handhaving*

Het handhavingssysteem zou in mijn ogen zowel een preventieve als een corrigerende werking moeten hebben. Verder vind ik het van belang dat er een gelijk en eerlijk speelveld voor zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens komt. De in te zetten maatregelen moeten proportioneel zijn («hard waar het moet, zacht waar het kan»). In het lopende onderzoek naar technische – en functionele eisen van het heffingssysteem wordt in beeld gebracht wat kansrijke handhavingsmaatregelen zijn. Daarbij wordt ook gekeken naar relevante ervaring in het buitenland.

#### *Organisatie vrachtwagenheffing*

In veel Europese landen met een vrachtwagenheffing is een «nationale dienst aanbieder» actief die door de overheid is gecontracteerd om de inning van de tolgelden uit te voeren. Tegelijkertijd moeten op basis van de EETS-richtlijn onafhankelijke dienst aanbieder voor de inning van tolgelden (EETS-aanbieder) worden toegelaten. Ik wil verkennen hoe we de markt van EETS-aanbieder zo veel mogelijk kunnen benutten. EETS-aanbieder maken het namelijk bij uitstek mogelijk om ervoor te

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

zorgen dat gebruikers één contract kunnen sluiten voor het betalen van tol in alle EU lidstaten waar elektronisch tol wordt geheven.

### **Terugsluis**

Dit voorjaar ben ik, zoals ik in mijn brief van 4 juni 2018 schreef, gestart met de uitwerking van de terugsluis naar de vervoerssector. De terugsluis bestaat uit een verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtwagens en gelden voor innovatie en verduurzaming. De sector heeft zijn eerste ideeën hierover met mij gedeeld. Over de mogelijke bestedingsrichtingen zal ik u later dit jaar informeren.

### **Vervolg**

Zoals ik in mijn vorige brief heb beschreven zal ik kort na de zomer conceptbeleidsuitgangspunten bespreken met de transportsector, de wegbeheerders en andere stakeholders en deze waar relevant aanpassen op basis van de uitkomsten van deze overleggen. Dit leidt samen met de verdere uitwerking van bovengenoemde richting tot een integraal beleidskader, inclusief budgettaire vormgeving en randvoorwaarden, dat ik voor het einde van het jaar aan uw Kamer wil aanbieden. De budgettaire vormgeving, randvoorwaarden en verwerking van de vrachtwagenheffing werk ik samen met de bewindspersonen van Financiën uit. Dit vormt vervolgens het kader voor het wetsvoorstel en de aanbesteding.

## **BIJLAGE**

Voor de invoering van de vrachtwagenheffing wordt ingezet op het *tijdig* invoeren van een *betrouwbaar* heffingssysteem dat *kostenefficiënt*, *beheersbaar*, *flexibel* en *gebruiksvriendelijk* is.

Onder de criteria wordt het volgende verstaan:

- *tijdig*: het systeem voor wegenheffing dient op tijd – per 2023 – te zijn geïmplementeerd;
- *betrouwbaar*: het systeem voor vrachtwagenheffing dient voldoende zekerheid te geven dat elke gereden kilometer op betrouwbare en onweerlegbare wijze wordt geïnd;
- *kostenefficiënt*: het systeem dient de geformuleerde doelstellingen zo efficiënt mogelijk uit te voeren tegen zo laag mogelijke investeringen en operationele kosten gedurende haar levensduur;
- *beheersbaar*: de mate waarin het systeem voor de wegenheffing kan worden aangestuurd, beheerd en bijgestuurd, zodat het systeem bij voortduring aan de daaraan gestelde eisen voldoet;
- *flexibel*: het systeem moet flexibel genoeg zijn zodat parameters (tarief naar tijd, locatie, rijrichting, voertuigkenmerken) kunnen worden aangepast;
- *gebruiksvriendelijk*: het kost de gebruiker weinig inspanning om (blijvend) deel te nemen aan de vrachtwagenheffing.