

Vergaderjaar 2023–2024

36 515

Goedkeuring en uitvoering van het Protocol van 29 maart 2023 te Brussel tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Trb. 2023, 52)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 17 mei 2024

I. ALGEMEEN

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens. Deze leden hebben daartoe enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief «Goedkeuring en uitvoering van het Protocol van 29 maart 2023 te Brussel tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens.» Deze leden onderstrepen het belang van schoon vrachtverkeer. Zij hebben nog meerdere vragen.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderliggende voorstel en hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel en de bijbehorende stukken.

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen in het verslag van de leden van de fracties van PVV, VVD, NSC en de BBB over het bovengenoemd wetsvoorstel. Graag beantwoord ik, mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de vragen die door de verschillende fracties zijn gesteld.

A. GOEDKEURING VAN HET PROTOCOL

2. De belangrijkste wijzigingen van het Verdrag

De leden van de BBB-fractie lezen dat de regering op pagina twee het volgende schrijft: «De meeste voertuigen uit het huidige wagenpark komen in CO₂-emissieklasse 1.» Deze leden vragen of de regering precieze aantallen beschikbaar heeft. Is de oploop in beprijzing voor de

subgroepen proportioneel volgens de regering, gezien de ontwikkelingen qua duurzaamheid op de markt?

De meeste voertuigen uit het huidige wagenpark komen inderdaad in CO₂-emissieklasse 1. Bij de totstandkoming van de tarieven is voorzien dat in 2025 1,9% (in de memorie van toelichting afgerond naar 2%) van de in Nederland geregistreerde voertuigen gebruik kan maken van de lagere tarieven voor CO₂-emissieklassen 2 tot en met 5. Voor de in totaal 158.665 in Nederland geregistreerde voertuigen die in de raming werden voorzien, kunnen naar verwachting 3.043 voertuigen aanspraak maken op een verlaagd tarief. De oploep in de beprijzing is in hoge mate het gevolg van het kortingskader zoals dat met ingang van 25 maart 2025 een verplichte voorwaarde is om binnen het kader van de Eurovignetrichtlijn een gebruiksrecht voor het gebruik van infrastructuur te kunnen handhaven. Afstemming met de andere verdragspartijen heeft binnen dit kader tot een gemiddelde korting geleid voor de CO₂-emissie-klasse 2–4, van respectievelijk 10%, 22,5% en 40% van het tarief dat geldt voor CO₂-emissieklasse 1 (EURO-emissieklasse 6). Hiermee wordt naar het oordeel van het kabinet recht gedaan aan de eerdere inzet om een budget neutrale omzetting van de tariefstructuur te combineren met het stimuleren van het gebruik van schonere voertuigen. Voor CO₂-emissie-klasse 5 is met een korting van 75% gekozen voor de maximale korting die de Eurovignetrichtlijn toestaat. Dit tarief is in lijn met de motie-Grinwis waarin is opgeroepen om de zero-emissie voertuigen ook de maximale korting te geven in de toekomstige vrachtwagenheffing.

In het klimaatakkoord is afgesproken dat we in Nederland logistiek willen verduurzamen. Hiervoor zijn afspraken gemaakt voor de invoering van zero-emissie zones, het verduurzamen van het achterland en continentaal vervoer, het verduurzamen van bouwverkeer en mobiele werktuigen en ook het verduurzamen van de binnenvaart. Ook wordt er gewerkt aan de invoering van de vrachtwagenheffing. De tarieven zullen gebaseerd worden op CO₂-uitstoot.¹ De netto-opbrengsten worden in overleg met de sector teruggesluisd naar de vervoerssector voor verduurzaming en innovatie. Hiervoor is inmiddels een stimuleringspakket 2024–2025 vastgesteld² en wordt in overleg met de vervoerssector een meerjarenprogramma 2026–2030 opgesteld.³ Zowel het stimuleringspakket als het meerjarenprogramma bevat ondermeer een subsidie voor batterij-elektrische vrachtwagens (Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks, AanZET).

De hoge korting voor ZE-voertuigen past in het beleid om de ingroei van ZE-vrachtwagens te stimuleren. Nederland heeft de ambitie om in 2030 30% van de vrachtwagen nieuwverkopen emissievrij te laten zijn, en 100% in 2040. Wereldwijd wordt door Nederland met diverse landen samengewerkt, waaronder het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten, en bedrijven om dit doel te realiseren.⁴ De transitie naar emissievrije logistiek, waaronder ook de invoering van zero-emissiezones en het programma voor Schoon en Emissievrij Bouwen (SEB), dragen hiermee bij aan de reductie aan schadelijke emissies, zoals fijnstof en stikstof, en zijn cruciaal om de opgave in de woningbouw en de vervanging en renovatie van de infrastructuur te realiseren binnen de beperkte stikstofruimte die er is. Bovendien draagt een tariefkorting in de vrachtwagenheffing bij aan betaalbare oplossingen voor emissievrij vervoer. In

¹ Kamerstukken II 2023/24, 31 305, nr. 436.

² Idem.

³ Het meerjarenprogramma wordt naar verwachting met Prinsjesdag aan de Tweede Kamer aangeboden.

⁴ Global Memorandum of Understanding on Zero-Emission Medium- and Heavy-Duty Vehicles

combinatie met aanschafsubsidies middels AanZET zijn de kosten voor ZE-vervoer (total cost of ownership) hierdoor op termijn vergelijkbaar met de kosten voor een dieselvrachtwagen.

5. Financiële gevolgen voor de rijksbegroting

De leden van de PVV-fractie vragen de regering om nader toe te lichten hoe het kan dat de berekende derving uitkomt op 1,9%, maar dat voor Nederland de nieuwe structuur een budgettaire opbrengst kent van ongeveer twee miljoen euro. Wat zou de berekende derving van 1,9% in een absoluut bedrag zijn voor Nederland?

De inkomsten uit het Eurovignet, afkomstig van vrachtwagens die in een verdragsluitende partij zijn geregistreerd, gaan naar dat land. Inkomsten van vrachtwagens die niet in een verdragsluitende partij zijn geregistreerd maar in bijvoorbeeld Duitsland, Frankrijk, of Polen, worden via een verdeelsleutel verdeeld over de verdragsluitende partijen. De budgettaire gevolgen van de nieuwe tariefstructuur voor een verdragsluitende partij is daarmee primair afhankelijk van de vrachtwagens die in het eigen land worden geregistreerd. Een verdragsluitende partij met relatief schone voertuigen zal worden geconfronteerd met een grotere derving dan een verdragsluitende partij waarin vrijwel uitsluitend voertuigen worden voorzien die niet voor korting in aanmerking komen (CO₂-emissieklasse 1).

Voor het Nederlandse wagenpark is voorzien dat in 2025 1,9% van de vrachtwagens aanspraak kan maken op een gereduceerd tarief. Een tariefsverhoging van 0,9% voor vrachtwagens in CO₂-emissieklasse 1 zou voldoende zijn om deze derving te kunnen dekken. Een tariefsverhoging van 0,9% zou evenwel niet voldoen voor Zweden. Dat land voorziet dat in 2025 6,3% van de in dat land geregistreerde vrachtwagens aanspraak kan maken op een verlaagd tarief. Ook voor Denemarken zou een tariefsverhoging van 0,9% niet afdoende zijn om de derving als gevolg van de nieuwe tariefskortingen te kunnen compenseren.

De tariefsverhoging van 1,9% (de tarieven zijn in alle verdragslanden gelijk) is dan ook het resultaat van de inzet om voor de verdragsluitende partijen gezamenlijk tot een budget neutrale omzetting te komen. Hiertoe is vastgesteld welke tariefsverhoging nodig is wanneer het gecombineerde wagenpark van de betrokken verdragslanden als uitgangspunt wordt genomen.⁵ Het percentage van 1,9% dat hiervan het resultaat is, is hoger dan naar verwachting voor Nederland nodig zou zijn, maar lager dan wat nodig zou zijn om de opbrengsten voor Denemarken op peil te houden (6,6%).

Voor Nederland levert de nieuwe tariefstructuur met de voorgestelde tariefkortingen voor de CO₂-emissieklassen 2 tot en met 5 en de algemene tariefverhoging van 1,9% naar verwachting € 2 miljoen meer op (oftewel circa 1% extra ten opzichte van de 213 miljoen euro die over 2023 aan inkomsten worden verwacht als gevolg van het Eurovignet). Als alleen tariefkortingen zouden worden geïntroduceerd voor CO₂-emissieklassen 2 tot en met 5, zonder algemene tariefsverhoging, zou dat resulteren in 0,9% lagere inkomsten (circa € 2 miljoen). De tariefsverhoging van 1,9% (ten opzichte van het enkel geven van het gereduceerde tarief) staat daarmee voor circa € 4 miljoen, hiervan is € 2,5 miljoen afkomstig van in Nederland geregistreerde vrachtwagens en de rest van vrachtwagens die niet in één van de verdragsluitende partijen is geregistreerd.

⁵ Het wagenpark van Luxemburg is daarbij niet betrokken, omdat in dat land slechts een zeer beperkt aantal vrachtwagens zijn geregistreerd.

De leden van de VVD-fractie onderstrepen het belang van schone vrachtvoertuigen. In hoeverre is de tariefsverhoging van 1,9% voor voertuigen uit CO₂-emissieklasse 1 dekkend voor de verplichte kortingen voor voertuigen uit CO₂-emissieklasse 2–5?

Met de tariefsverhoging van 1,9% kan de derving als gevolg van de tariefkortingen voor vrachtwagens met CO₂-emissieklasse 2–5 worden gedekt voor de verdragsluitende partijen. Voor Nederland levert de nieuwe tariefstructuur naar verwachting 1% meer op (oftewel circa € 2 miljoen).

De leden van de VVD-fractie lezen dat doordat de samenstelling van de vrachtwagenvloot in de verdragsluitende partijen verschillend is in de verwachting voor 2025, de tariefsaanpassing niet voor elk land budgettair neutraal uitpakt. Voor welke verdragsluitende partijen pakt het niet budgettair neutraal uit? Heeft dit impact op de gehanteerde tarieven? En op de gevolgen voor het gelijke speelveld tussen Nederlandse en buitenlandse transporteurs?

De budgettaire gevolgen van de nieuwe tariefstructuur voor een verdragsluitende partij is primair afhankelijk van de voertuigen die in het eigen land worden geregistreerd. Een verdragsluitende partij met relatief schone voertuigen zal worden geconfronteerd met een grotere derving. Die situatie werd door Denemarken voorzien, dat land voorzag met de voorgestelde kortingen voor de CO₂-emissieklassen 2–5 voor 2025 een derving van 6,6%. De prognose van Zweden liet zien dat een tariefstijging van 1,7% nodig was om de tariefkortingen budgetneutraal te dekken. De Nederlandse raming kwam uit op een tariefstijging van 0,9%.

De tariefcorrectie van 1,9% voor voertuigen in CO₂-emissieklasse 1 is gebaseerd op de verwachtingen voor de gezamenlijk in de verdragsluitende partijen geregistreerde voertuigen in 2025. De derving die Denemarken voorzag werkt daar in verhouding tot de omvang van het Deense wagenpark in door, 14% van de in de verdragsluitende landen geregistreerde voertuigen is in Denemarken geregistreerd.

Vanuit Europees perspectief borgt de Eurovignetrichtlijn het gelijke speelveld. Alle vignetten en tolgelden die binnen dit kader wordt geheven dienen vanaf 25 maart 2025 rekening te houden met de CO₂-emissieklasse van het voertuig. Het gaat daarbij dus evengoed om de op afstand gebaseerde heffingen voor vrachtwagens die in bijvoorbeeld Duitsland of België worden toegepast.

Het speelveld tussen Nederlandse en buitenlandse transporteurs wijzigt niet als gevolg van de nieuwe tariefstructuur. Zowel Nederlandse als buitenlandse transporteurs dienen een Eurovignet aan te schaffen wanneer ze met een vrachtwagen(combinatie) met een toegestane maximum massa van 12 ton of meer gebruikmaken van het (snel)wegennet van een verdragsluitende partij. Een in Nederland gevestigde transporteur betaalt evenveel voor het Eurovignet als een in het buitenland gevestigde transporteur.

B. UITVOERING VAN HET PROTOCOL

6. Beperkte implementatie in de Wet belasting zware motorrijtuigen

De leden van de NSC-fractie lezen dat het wetsvoorstel beoogt in te gaan op 1 januari 2025 en dat Nederland voornemens is om in 2026 te starten met de vrachtwagenheffing, wat zal betekenen dat de heffing uit hoofde

van het Eurovignet zal stoppen. Deze leden constateren dat de voorliggende wetswijziging dus slechts voor een kort tijdsbestek van toepassing zal zijn. Kan de regering aangeven wat de meerwaarde is van deze wetswijziging in het kader van dit korte tijdsbestek?

De leden van de NSC-fractie constateren terecht dat de aanpassingen naar verwachting slechts een korte periode van toepassing zijn. De meerwaarde van het wetsvoorstel en de impact daarvan is daarmee dan ook beperkt. Tegelijk is Nederland gehouden de voorliggende wijzigingen door te voeren nu de Eurovignetrichtlijn voor 25 maart 2025 tot deze aanpassingen dwingt. Het alternatief zou zijn om de heffing uit hoofde van het Eurovignet eerder te stoppen, maar dat zou resulteren in verlies aan inkomsten tot de vrachtwagenheffing in werking treedt.

7. De CO₂-emissieklassen

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat met de invoering van deze heffing voor zware vrachtwagens er een differentiatie wordt gemaakt in CO₂-emissieklassen. Kan de regering aangeven wat het effect van deze heffing is op de mondiale CO₂-uitstoot? Hoe verhouden deze CO₂-emissieklassen zich tot de EURO-normering van dieselmotoren zoals gebruikt in vrachtwagens?

De Eurovignetrichtlijn is aangepast als gevolg van de wens om emissies van zware vrachtoertuigen terug te dringen. Niet alleen klimaatdoelstellingen, maar ook de vaststelling dat goederenvervoer bijdraagt aan luchtvervuiling, geluidshinder en gezondheidsschade vormt aanleiding om transporteurs aan te moedigen gebruik te maken van schonere en efficiëntere transportmiddelen.⁶ De introductie van CO₂-emissieklassen binnen het Eurovignet zal een zeer bescheiden, zo niet verwaarloosbare invloed hebben op de mondiale uitstoot van broeikasgassen. De introductie van CO₂-emissieklassen vormt een aanvulling op de reeds bestaande EURO-normering van dieselmotoren zoals die op dit moment al wordt toegepast binnen de huidige tariefstructuur van het Eurovignet. Binnen CO₂-emissieklasse 1 wordt het tarief nader gedifferentieerd afhankelijk van de EURO-normering waarover een vrachtwagen beschikt.

7.3 De CO₂-emissieklasse in de praktijk

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Dienst Wegverkeer buitenlandse voertuigen niet kan voorzien in een CO₂-classificatie, aangezien hij daarvoor niet over de benodigde gegevens beschikt. Bij buitenlandse motorrijtuigen die gebruikmaken van het verlaagde tarief voor CO₂-emissieklassen 2-5 zal dus in de praktijk moeten worden vastgesteld of dat terecht is. Hoe wordt er gewaarborgd dat alle verdragsluitende partijen zich houden aan de classificatie? Op welke manier handhaaft de Dienst Wegverkeer dat buitenlandse motorrijtuigen recht hebben op het verlaagde tarief? Is de verwachting dat er buitenlandse motorrijtuigen zullen zijn die ongemerkt onterecht gebruik maken van het verlaagd tarief?

Elke verdragsluitende partij is zelf verantwoordelijk voor de naleving van de voorschriften inzake de betaling van het Eurovignet.⁷ Voor wat betreft de voertuigen die in het eigen land zijn geregistreerd is dat ook volledig in

⁶ 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).

⁷ Artikel 11 Eurovignetverdrag.

het eigen belang van de betrokken lidstaat. De inkomsten uit het Eurovignet, afkomstig van vrachtwagens die in een verdragsland zijn geregistreerd, gaan immers naar dat land. Voor de uitvoering van het Eurovignet hebben de verdragsluitende partijen een coördinatiecommissie ingesteld die mede tot taak heeft de coördinatie tussen de nationale toezichthoudende autoriteiten te versterken. In dat kader vindt ook overleg plaats over de wijze waarop met de CO₂-emissieklasse van een vrachtwagen moet worden omgegaan.

In Nederland is de Belastingdienst belast met de handhaving van het Eurovignet. Het toezicht op de buitenlandse kentekens vindt in Nederland plaats door middel van staandehoudingen van zware motorrijtuigen die geen of een onjuist vignet hebben. Veruit het grootste deel van de niet-nalevingen rondom het Eurovignet heeft betrekking op vrachtwagens die in het geheel niet over een Eurovignet beschikken. Het deel van de vrachtwagens dat bij een controle onjuiste gegevens heeft opgeven is beperkt. Met de introductie van de CO₂-emissieklasse in de tariefstructuur is denkbaar dat vaker onjuiste aangiften worden ingediend. Monitoring op het aantal vignetten dat wordt afgegeven voor vrachtwagens met CO₂-emissieklasse 2–5 zal evenwel inzicht kunnen bieden of buitenlandse vrachtwagens opvallend vaak aanspraak maken op een verlaagd tarief.

De leden van de NSC-fractie lezen op pagina 7 van de memorie van toelichting het volgende: «voor buitenlandse motorrijtuigen kan de Dienst Wegverkeer niet voorzien in een CO₂-classificatie, aangezien hij daarvoor niet over de benodigde gegevens beschikt. Bij buitenlandse motorrijtuigen die gebruikmaken van het verlaagde tarief voor CO₂-emissieklassen 2–5 zal dus in de praktijk moeten worden vastgesteld of dat terecht is». Deze leden vragen hierbij of er overwogen is om met de andere verdragspartners samen af te stemmen en de daarvoor relevante gegevens onderling te delen. Kan de regering hier nadere toelichting op geven?

Er wordt nauw samengewerkt met de andere verdragsluitende partijen om het Eurovignet te kunnen uitvoeren. Omdat de inkomsten uit het Eurovignet, afkomstig van vrachtwagens die in een verdragsluitende partij zijn geregistreerd, toekomen aan die partij, is het in het eigen belang van de betrokken verdragsluitende partijen om de registratie van de eigen voertuigen op orde te hebben en daar toezicht op te houden.

De aandacht gaat vooral uit naar buitenlandse motorrijtuigen die niet in één van de verdragsluitende partijen is geregistreerd. Voor deze motorrijtuigen is het zonder nadere gegevens niet mogelijk om via massaal toezicht vast te stellen of terecht aanspraak wordt gemaakt op het verlaagde tarief voor CO₂-emissieklassen 2–5. Dat is overigens niet nieuw. Ook nu kan enkel toezicht op buitenlandse voertuigen plaatsvinden door staandehouding. Het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (EUCARIS) zou in de toekomst mogelijk uitkomst kunnen bieden voor dat deel van de vrachtwagens dat in deelnemende landen is geregistreerd. Op dit moment bevat dit systeem echter nog niet de informatie om voor een buiten Nederland geregistreerd voertuig vast te stellen in welke CO₂-emissieklasse het voertuig valt. De verwachting is ook niet dat deze informatie beschikbaar komt binnen de periode dat Nederland nog onderdeel zal uitmaken van het Eurovignet. Op Europees niveau zal door Nederland wel worden gezocht naar een manier om aandacht te vragen voor de uitbreiding van EUCARIS zodat het in de toekomst ook bruikbaar is voor het toezicht op de CO₂-emissieklasse van buitenlandse vrachtwagens.

10. Uitvoering en handhaving

De leden van de PVV-fractie vragen hoe deze heffing zich verhoudt in internationaal verband. En hoe wordt hierop gehandhaafd?

Voor het antwoord op deze vragen wordt verwezen naar de antwoorden op de voorgaande vragen van de leden van de fractie van de VVD en NSC.

De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over dat de Belastingdienst in de uitvoeringstoets opmerkt dat de introductie van de CO₂-emissieklasse de handhaving van de nieuwe tarieven voor buitenlandse gekentekende motorrijtuigen complexer maakt. Ook merkt de Belastingdienst op dat de fraudebestendigheid afneemt. Kunnen de Belastingdienst en de Dienst Wegverkeer deze complexere taak uitvoeren, wetende dat er sprake is van een zorgelijk afname in personeel bij de Belastingdienst? Welke maatregelen gaat de regering nemen om de fraudebestendigheid van het Verdrag te waarborgen?

De verwachting is dat de Belastingdienst en de Dienst Wegverkeer het Eurovignet kunnen uitvoeren, ook na aanvaarding van het onderhavige wetsvoorstel. Dit laat onverlet dat het gebrek aan inzicht in de voertuiggegevens van buitenlandse motorrijtuigen de handhaving van het Eurovignet ten aanzien van deze motorrijtuigen wel belemmert. Dat is evenwel niet nieuw. Zoals ook in antwoord op een eerdere vraag door de leden van de NSC-fractie is opgemerkt kan ook nu het

toezicht op buitenlandse voertuigen enkel plaatsvinden door staandehouding. Op korte termijn wordt ook niet voorzien dat hier verandering in zal optreden. Daarbij dienen investeringen in de versterking van de handhaafbaarheid van het Eurovignet op dit punt ook te worden afgezet tegen de duur dat Nederland naar verwachting nog gebruik zal maken van het Eurovignet. Er zal evenwel wel worden gemonitord of vaker dan voorzien aanspraak wordt gemaakt op een verlaagd tarief.

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen welke nationale beleidsruimte in de omzetting van de richtlijn Nederland wel en niet benut heeft. Is er sprake van «koppen» op nationale regelgeving? Welke verschillen zitten er tussen de Nederlandse uitwerking en die in andere landen (voor zover nu bekend)? Hoe is het gelijke speelveld tussen Nederlandse en buitenlandse transporteurs geborgd?

Nederland is niet verplicht tot het uitvoeren van een vignet of tolheffing voor (zware) vrachtwagens. Indien een lidstaat echter besluit tot invoering van een vignet of tolheffing dan dient wel rekening te worden gehouden met de Eurovignetrichtlijn. Vanuit deze achtergrond kan dan ook niet worden gesteld dat Nederland kiest voor een nationale kop bovenop waartoe de Eurovignetrichtlijn al verplicht. De Eurovignetrichtlijn geeft wel een aantal keuzemogelijkheden die nader zijn ingevuld. De belangrijkste keuze voor Nederland met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel betreft de invulling van de verplichte tariefkorting voor CO₂-emissieklassen 2–5. Andere keuzes, zoals hoe om te gaan met voertuigen tussen 3,5 tot 12 ton en specifieke uitzonderingen voor lichtere vrachtwagens zijn binnen het kader van het Eurovignet minder relevant, omdat Nederland naar verwachting overstapt op de Vrachtwagenheffing voordat deze keuzes binnen het kader van het Eurovignet van toepassing worden. Het Eurovignet wordt met ingang van 25 maart 2027 uitgebreid naar voertuigen tussen 3,5 en 12 ton. Nederland is voornemens om in 2026 te starten met de vrachtwagenheffing.

De indeling van vrachtvoertuigen in CO₂-emissieklassen is uniform in Europa. De wijze waarop de gewijzigde Eurovignetrichtlijn voor het overige doorwerkt in de systemen van buurlanden laat zich moeilijk vergelijken. In omliggende landen zoals Duitsland en België bestaat reeds een op afstand gebaseerde tolheffing, wat op onderdelen een ander wettelijk kader kent dan een op tijd gebaseerd gebruiksrecht, zoals het Eurovignet.

Voor wat betreft de vraag hoe het gelijk speelveld tussen Nederlandse en buitenlandse transporteurs wordt geborgd wordt verwezen naar het antwoord op een eerdere vraag van de leden van de fractie van de VVD ten aanzien van de Financiële gevolgen voor de rijksbegroting.

Ik maak tot slot graag van de gelegenheid gebruik om Uw Kamer te informeren dat Denemarken het Verdrag, zoals gewijzigd, op 22 maart 2024 met ingang van 1 januari 2025 heeft opgezegd met inachtneming van de bepalingen van het Verdrag. De opzegging van Denemarken heeft geen gevolgen voor het onderhavige wetsvoorstel, zo blijft de tariefstelling onveranderd conform het afgesloten protocol. De overige verdragsluitende partijen spannen zich in om te borgen dat transporteurs op de hoogte worden gesteld van deze verandering. Met ingang van 1 januari 2025 zal Nederland het Eurovignet uitvoeren met Zweden en Luxemburg.

De Staatssecretaris van Financiën,
M.L.A. van Rij