



Aan

Minister

nota

Beslisnota BNC-fiche Herziening Eurovignetrichtlijn mbt
CO₂-emissieklasse van zware bedrijfsvoertuigen met
aanhangwagens

TER BESLISSING

Datum

5 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/150020

Opgesteld door

Bestuurskem
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Beslistermijn

06 juni 2023

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Op 4 mei 2023 publiceerde de Europese Commissie het voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG, Richtlijn 1999/37/EG van de Raad en Richtlijn (EU) 2019/520 wat betreft de CO₂-emissieklasse van zware bedrijfsvoertuigen met aanhangwagens. In deze nota ontvangt u een korte beschrijving van de inhoud met een appreciatie en samengevat het voorgestelde kabinetstandpunt. De uitwerking hiervan leest u in het bijgevoegde BNC-fiche.

Op 7 juni wordt het BNC-fiche over dit voorstel behandeld in het interdepartementale BNC-overleg.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met het bijgevoegde concept BNC-fiche.

Kernpunten

Het door de Commissie voorgestelde voorstel heeft als doel de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen in de EU verder te verminderen¹. Om dit doel te bereiken, stelt de Commissie voor om in bestaande tolheffingssystemen ook het effect van aanhangwagens op de CO₂-uitstoot van combinaties met zware bedrijfsvoertuigen op te nemen. Het voorstel houdt in dat een efficiëntere aanhangwagen tot een hogere CO₂-klasse leidt en daarmee tot een verlaging van de wegenheffing. Het voorstel stelt dat deze differentiatie binnen bestaande wegenheffing vanaf 1 juli 2030 in moet gaan.

Hoewel het doel verduurzaming van de vrachtsector positief is, is de toon van het BNC-fiche over het algemeen kritisch over het voorstel. Dit komt allereerst omdat het effect op CO₂-reductie van het huidige voorstel niet geheel duidelijk is. Daarnaast is er onvoldoende overtuiging dat de voorgestelde vorm en inhoud van het voorstel in een evenredige verhouding staat tot het nagestreefde doel. Het voorstel is namelijk niet uitvoerbaar en handhaafbaar voor de vrachtwagenheffing zonder ingrijpende en kostbare wijzigingen van het systeem, de contracten en de handhaving. Het brengt bovendien hoge uitvoeringslasten voor de gebruikers met zich mee. In reactie op het voorstel kan de Commissie aangeraden worden om alternatieve mogelijkheden te onderzoeken die minder consequenties hebben voor

¹ In de in 2022 gewijzigde Eurovignetrichtlijn is bepaald dat heffingen voor zware bedrijfsvoertuigen moeten worden gedifferentieerd op basis van de CO₂ uitstoot van het motorvoertuig.

de lasten voor de bestuurders, overheden, toelaanbieders en tolheffers, zoals normstelling voor de CO2-uitstoot bij de marktintroductie van nieuwe aanhangwagens.

Krachtenveld

Het doel van het voorstel is bij de presentatie ervan overwegend positief ontvangen, maar een aantal lidstaten twijfelt aan de precieze baten van het voorstel. Daarnaast liet een meerderheid van de lidstaten kritische geluiden horen over de uitwerking van het voorstel. Deze lidstaten zetten vraagtekens bij de complexiteit van het voorstel en maken zich zorgen over de uitvoerings- en handhavingskosten.

Toelichting

Afstemming

Alle departementen hebben de mogelijkheid gehad input te geven op het BNC-fiche. BZ en MinFin hier gevolg aan gegeven. Het fiche is daarnaast ter afstemming voorgelegd aan RWS, RDW, ILT en IPO. Het is denkbaar dat het fiche aan de hand van bespreking in de BNC en/of de CoCo nog op enkele punten wijzigt. Als dit de inhoud raakt zal dit aan u worden voorgelegd voorafgaand aan de bespreking in de Ministerraad.

Financiële/juridische overwegingen

Richtlijnen moeten in nationale wet- en regelgeving worden omgezet. Specifiek zal de Wet Vrachtwagenheffing op dit voorstel moeten worden aangepast.

De uitvoeringskosten van de vrachtwagenheffing zullen aanzienlijk toenemen. De bestaande architectuur en het systeem van de vrachtwagenheffing moeten als gevolg van dit voorstel worden aangepast. Ook zullen als gevolg van het voorstel de processen van gegevensuitwisseling en de bijbehorende ICT-systemen van de door de toldienstaanbieders te leveren boordapparatuur moeten worden aangepast. Ook zal de manier van handhaving moeten worden aangepast (zie hieronder), wat gepaard zal gaan met een forse toename van kosten. Voor een inschatting van de te verwachte kosten zal onderzoek gedaan moeten worden.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Er zijn grote zorgen ten aanzien van de handhaving van het voorstel. Voor de bestaande vrachtwagenheffing wordt momenteel voornamelijk ingezet op administratieve handhaving middels waarnemingsapparatuur. Fysieke handhaving dient als sluitstuk in dit proces. Het voorstel van de Commissie is echter alleen handhaafbaar door grootschalige inzet van fysieke handhaving. De nationale systemen voor toezicht en handhaving zouden daarom moeten worden aangepast. Bovendien is de effectiviteit van fysieke handhaving aanzienlijk geringer en tegelijkertijd vele malen kostbaarder dan de administratieve handhaving die nu is voorzien voor de vrachtwagenheffing.

Ook zijn er grote zorgen over de toename van lasten voor de bestuurders. Voor het bestaande systeem van de vrachtwagenheffing hoeven voertuiggegevens slechts eenmalig aangeleverd te worden op basis waarvan de CO2-emissieklasse van een voertuig bepaald kan worden. Daarmee wordt het tarief vastgesteld voor ten minste zes jaar. Met het voorstel zal een bestuurder voor elke rit met een aanhangwagen opnieuw de gegevens van de aanhangwagen moeten invoeren zodat per rit de juiste klasse en daarmee het tarief bepaald wordt.

Datum

5 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/150020

Opgesteld door

Bestuurskem
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Strategie

In het BNC-fiche kan onder de beoordeling van bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit gekozen worden voor een beoordeling van positief, positief met aandachtspunt, positief met kanttekening, deels positief deels negatief, of negatief. Hoewel het oordeel 'negatief' slechts bij uitzondering gegeven wordt, is hier bij proportionaliteit toch voor gekozen gezien de ingrijpende uitvoerings- en handhavingskosten die met het voorstel gepaard gaan. Er is namelijk onvoldoende overtuiging dat de voorgestelde vorm en inhoud van het voorstel in een evenredige verhouding staat tot het nagestreefde doel om hier positief over te oordelen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	BNC-fiche Eurovignetrichtlijn mbt CO2-emissieklasse van zware bedrijfsvoertuigen met aanhangwagen	
2	Voorstel van de Europese Commissie	
3	Bijlage bij voorstel van de Europese Commissie	

Datum

5 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/150020

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

3