

Vergaderjaar 2024–2025

36 626

Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 14 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Algemeen	1
Inleiding	2
<i>Systeem van de vrachtwagenheffing</i>	3
<i>Implementatiewetgeving</i>	3
Hoofdpijnen van het voorstel	4
<i>Inleiding</i>	5
<i>Tarief</i>	5
<i>Vrijstellingen</i>	6
<i>Bepaling en periodieke herbeoordeling CO₂-emissieklasse</i>	7
Gevolgen	7
Financiële gevolgen	7
<i>Reacties internetconsultatie</i>	8
<i>Adviezen en toetsen</i>	8

Algemeen

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (hierna: het wetsvoorstel) en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben nog enkele aanvullende vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel.

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

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarbij nog enkele vragen.

Inleiding

Vooropgesteld zijn de leden van de VVD-fractie blij met hoe de vrachtwagenheffing in de begroting van 2025 is verwerkt, wat een bevestiging is van de wens van deze leden om de inkomsten uit de heffing terug te sluisen naar de sector, zodat de sector verder kan verduurzamen.

De leden van de NSC-fractie lezen dat de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 start. Deze leden vragen de regering in hoeverre zij op dit moment op schema ligt om per 1 januari 2026 te beginnen met het heffen van de vrachtwagenheffing en welke mogelijke risico's op vertraging zij ziet.

De leden van de NSC-fractie vragen om een vergelijking tussen Nederland en zijn buurlanden over hoe zij voornemens zijn de herziene richtlijn te implementeren, dan wel de herziene richtlijn geïmplementeerd hebben. Hiernaast vragen deze leden of inzicht gegeven kan worden hoe de met dit wetsvoorstel voorgenomen vrachtwagenheffing verschilt van de Duitse LKW-Maut.

De leden van de NSC-fractie vragen of een overzicht gemaakt kan worden van alle actoren die een rol spelen in de uitvoering van de vrachtwagenheffing – bijvoorbeeld de «European electronic toll service (EETS)»-aanbieder, de hoofdaanbieder en de toezichthouder – en of daarbij aangegeven kan worden welke rol/verantwoordelijkheid zij in dit stelsel zullen krijgen en, indien relevant, door welke instantie deze rol vervuld gaat worden.

De leden van de D66-fractie lezen dat de wetswijziging enkel een implementatie is van de Europese richtlijn en er overeenkomstig vast kabinetsbeleid bij deze wetswijziging sprake is van zuivere en lastenluwe uitvoering van EU-regelgeving. Er zijn dus geen andere regels opgenomen dan voor de implementatie noodzakelijk. Ook is er, voor zover de richtlijn de lidstaten beleidsruimte biedt bij de implementatie, gekozen voor een implementatiewijze die de minste administratieve lasten oplegt voor de door deze wetgeving geraakte bedrijven. Kan de regering specificeren welke concrete beleidsopties binnen de richtlijn beschikbaar waren en welke afwegingen hebben geleid tot de keuze voor de meest lastenluwe variant? Waarom is er niet gekozen voor een variant die gericht is op de verdere verduurzaming van de transportsector?

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd hoe de regering de effecten van deze wetwijziging op de CO₂- en stikstofuitstoot en op het transportecosysteem monitort. Hoe gaat de regering deze effecten evalueren?

De leden van de D66-fractie lezen dat uitwijking van vrachtverkeer naar niet-heffende wegen gemonitord wordt om negatieve effecten te voorkomen. Kan de regering toelichten welke maatregelen beschikbaar zijn, indien uitwijking inderdaad een probleem blijkt te zijn, en of de regering op voorhand kan onderzoeken welke wegen of gebieden mogelijk kwetsbaar zijn voor dergelijke effecten?

Systeem van de vrachtwagenheffing

De leden van de NSC-fractie onderschrijven het uitgangspunt dat de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing ingezet zullen worden voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Deze leden vragen om een overzicht hoe terugsluisgelden besteed zullen worden.

De leden van de NSC-fractie vragen wie de rol van toezichthouder gaat vervullen.

De leden van de NSC-fractie lezen dat de vrachtwagenheffing in beginsel op alle autosnelwegen geheven zal worden en daarnaast op andere wegen waarop anders substantiële uitwijk zou kunnen plaatsvinden. Deze leden vragen welke andere wegen op dit moment bij het ministerie in beeld zijn voor de vrachtwagenheffing.

Implementatiewetgeving

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat de regering in navolging van een opgelegde Europese richtlijn acteert. Deze leden vragen hoeveel flexibiliteit de richtlijn meegeeft en welke varianten van uitwerking er nog meer zijn overwogen door de regering.

De leden van de PVV-fractie constateren dat een Europese richtlijn zorgt voor onderlinge verschillen bij lidstaten. Deze leden vragen op welke wijze de overige lidstaten deze richtlijn implementeren en in hoeverre deze versies aansluiten op de versie van Nederland.

De leden van de NSC-fractie lezen dat naast vrachtwagens ook lichte voertuigen onder de 3.500 kg, alsook bussen en touringcars, onder de reikwijdte van de richtlijn vallen. Deze leden vragen of overwogen is om ook een heffing in te voeren op touringcars en zij vragen om een toelichting waarom daar niet voor gekozen is.

De leden van de NSC-fractie vragen welke specifieke uitzonderingsmogelijkheden de herziene richtlijn biedt en of daarbij aangegeven kan worden of Nederland daar middels deze implementatiewetgeving gebruik van maakt.

De leden van de NSC-fractie lezen dat als ETS-2 van kracht is, de differentiatie in de vrachtwagenheffing niet langer verplicht is en dat bij de verwachte start van de vrachtwagenheffing in 2026 de CO₂-differentiatie in ieder geval nog wel een verplichting is. Deze leden vragen wat de regering van plan is te doen wanneer door de komst van ETS-2 de CO₂-differentiatie facultatief wordt.

De leden van de D66-fractie merken op dat er een facultatieve bepaling is over verlaagde tarieven voor voertuigen met een hybride motor. De regeling houdt in dat verlaagde tarieven zullen gelden voor voertuigen

met een hybride motor, als op een bepaald traject kan worden aange-
toond dat een voertuig elektrisch rijdt. Nederland maakt geen gebruik van
deze bepaling, wegens de moeilijkheden in de uitvoering. Aangezien deze
bepaling kan bijdragen aan minder uitstoot, vragen deze leden of er geen
pilot gedraaid kan worden op gemeentelijk niveau om te testen of de
uitvoering daadwerkelijk te complex is.

De leden van de BBB-fractie vragen de regering om aan te geven wat de
alternatieven zijn voor het invoeren van een wegbeprijzingsstelsel. Deze
leden vragen ook om aan te geven wie er wanneer voor gekozen heeft om
vrijwillig te kiezen voor wegbeprijzing. Waarom wordt er gekozen voor het
invoeren van wegbeprijzing en wat zijn de alternatieven?

De leden van de BBB-fractie vragen ook in hoeverre andere Europese
landen hetzelfde systeem invoeren. Wat is de huidige stand van zaken van
de overige Europese landen? Kan de regering een tabel maken van alle
Europese landen, met in de tweede kolom de manier waarop andere
Europese landen omgaan met de EU-richtlijn?

De leden van de BBB-fractie vragen in hoeverre er discussie is binnen
Europa over de wegbeprijzing, gekeken naar de huidige staat van de
Europese industrie. Kan de regering achterhalen wat het standpunt is van
alle Europese landen bij deze mogelijke discussies en dit verwerken in een
tabel?

Hoofdpijnen van het voorstel

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie steunen het uitgangspunt en de
uitwerking van de vrachtwagenheffing en de grondslag waarop deze
wordt geheven. Onze infrastructuur is kostbaar, maar ook waardevol. Voor
de maatschappij en de individuele gebruiker. Die heeft hier baat bij en het
is redelijk dat een deel van die baten daarom weer terecht komen bij de
maatschappij. Het profijtbeginsel, de gebruiker betaalt, moet tot
uitdrukking komen in het te betalen tarief. Maar ook de vervuiler betaalt.
Dus een extra heffing voor CO₂ en voor luchtvervuiling en geluid is
redelijk. Immers, de burgers betalen nu deze prijs, met hun gezondheid en
hun toekomst.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie streven naar true pricing,
waarbij de maatschappelijke kosten en milieukosten van economische
activiteiten zoveel mogelijk terugkomen in de prijs van het product of de
dienst. Weinig vervuilende activiteiten worden dan relatief goedkoper. De
nu voorgestelde tariefsopbouw draagt hieraan bij. De onderliggende
voorwaarden, dat het gemiddeld niet duurder mag worden – de
maatschappelijke opbrengst mag dus niet hoger worden en de tarieven
mogen geen uitwijkgedrag ontlokken – staan wel een reële kostprijsbere-
kening in de weg.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de regering om in enkele
rekenvoorbeelden voor verschillende categorieën vrachtwagens (gewicht
en euroklassen, zero-emissie etc.) aan te geven wat het tarief zou zijn, als
we alle maatschappelijke kosten van het vrachtverkeer zouden doorbere-
kenen. Dus de volledige meerkosten voor infrastructuur, van slijtage van
het asfalt tot hogere viaducten, en alle milieu en gezondheidskosten, van
klimaatadaptatie tot kortere levensduur door luchtvervuiling, in een
vergelijkende tabel met het nu voorliggende wetsvoorstel.

Inleiding

De leden van de BBB-fractie vragen de regering om aan te geven hoeveel vrachtwagens er in Nederland rijden, hoeveel daarvan op diesel rijden, hoeveel daarvan elektrisch rijden, en daarbij ook voor beide categorieën aan te geven hoeveel procent dit in totaal is van het totaal aantal vrachtwagens dat in Nederland rijdt.

De leden van de BBB-fractie vragen de regering om aan te geven hoeveel geschikte laadpunten er in Nederland zijn voor elektrische vrachtwagens en welke mogelijke problemen er nu spelen bij het uitrollen en uitbreiden van laadpunten voor vrachtwagens in Nederland. Deze leden vragen ook om aan te geven of het realistisch is om te verwachten dat er voldoende laadcapaciteit is bij de laadstations en of er te verwachten is dat er voldoende ruimte is op het net om dit te kunnen bewerkstelligen. Kan de regering per provincie aangeven hoeveel ruimte er nog op het stroomnet is, en hoeveel procent van de overgebleven ruimte er beschikbaar is voor laadstations voor elektrische vrachtwagens?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering nader toe te lichten waarom de kortingspercentages voor CO₂-emissieklassen 2 tot en met 4 nog niet kunnen worden vastgesteld.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering toe te lichten waarom ervoor gekozen is de opbrengsten van de vrachtwagenheffing niet te verhogen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering aan te geven aan welk bedrag zij denkt bij «substantiële terugsluismiddelen». Zij vragen wanneer de regering hierover definitieve afspraken met de vervoerssector heeft gemaakt. Zij lezen dat deze terugsluismiddelen geleidelijk lager worden. Zij vragen de regering het afbouwpad te schetsen dat zij voor ogen heeft. Zij vragen de regering waarom zij het alternatief – geen of een gematigder afbouwpad – niet wenselijker acht, om daarmee verduurzaming van het wagenpark verder te stimuleren. Zij vragen welke alternatieve scenario's de regering heeft overwogen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering op welke wijze zij bepaalt welk percentage van de externe kosten van luchtverontreiniging «reëel» is.

Tarief

De leden van de PVV-fractie hebben waargenomen dat er gewerkt zal worden met vijf verschillende CO₂-emissieklassen en dat aan de hand van die klasse een bepaalde heffing zal worden opgelegd. Deze leden vragen wat de tarieven per klasse zullen zijn en of de regering dit in een uitgebreide tabel aan de Kamer wil doen toekomen.

De leden van de VVD-fractie onderschrijven het uitgangspunt van de regering dat de externekostenheffingen, boven op de huidige infrastructuurheffing, niet mogen leiden tot een gemiddeld hoger tarief, zodat wordt voorkomen dat er wordt uitgeweken naar wegen die niet onder het heffingsnetwerk vallen en om de kosten voor de sector gelijk te houden. De vraag die deze leden hierbij hebben, is wat de inzichten zijn in wat de vrachtwagenheffing in het kader van deze wijzigingen gaat betekenen voor de bedrijven die met de heffingen te maken gaan krijgen en die vanwege hun logistieke operatie in delen van het land zitten waar zij meer kilometers moeten maken naar belangrijke logistieke hubs (waaronder havens) dan andere bedrijven. Daarnaast hopen deze leden dat de

vrachtwagenheffing niet leidt tot uitwijkgedrag naar het onderliggend wegennet. Zij vragen op welke wijze en wanneer dit wordt gemonitord en geëvalueerd. Bovendien vragen deze leden hoe een eventuele spoedregeling in de praktijk werkt en binnen welke tijdsperiode deze in werking treedt, als blijkt dat inderdaad van sluiproutes gebruik wordt gemaakt.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het Nederlandse tarief voor de vrachtwagenheffing zich verhoudt tot de tarieven van vrachtwagenheffingen in andere Europese landen.

De leden van de NSC-fractie zijn benieuwd naar de verhouding tussen opbrengsten van de drie voorgenomen heffingen: de infrastructuurheffing, de externekostenheffing voor luchtverontreiniging en de externekostenheffing voor CO₂-emissies. Welk deel van de totale opbrengsten van de vrachtwagenheffing zal door de verschillende onderdelen van de heffing opgehaald worden? Deze leden vragen ook of deze verhouding wordt vastgelegd.

De leden van de BBB-fractie vragen de regering om te reflecteren op het feit dat de kosten voor normale dieselvrachtwagens bijna acht à negen keer hoger worden en zij vragen welke gevolgen dat heeft voor bedrijven in Nederland in de termen van bedrijfsvoering. Tevens vragen deze leden om aan te geven wat de reactie is van zowel brancheorganisaties als niet bij brancheorganisaties aangesloten ondernemers die dieselvrachtwagens gebruiken.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering wat het gemiddeld tarief per kilometer bedraagt op het prijspeil 2024.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering waarom gekozen is voor een stabiele periode van vier jaar, waarin de maximale verlaging van 75% voor emissievrije voertuigen geldt. Zij vragen waarom deze periode niet langer is. Zij vragen de regering te becijferen welke invloed het verlengen van deze verlaging tot bijvoorbeeld zes of acht jaar heeft op het aandeel emissievrije voertuigen in de transportsector. Zij vragen de financiële consequenties hiervan te schetsen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom niet gedifferentieerd wordt naar voorstedelijk of interlokaal in het tarief voor gereden kilometers.

Vrijstellingen

De leden van de VVD-fractie lezen dat in het huidige wetsvoorstel emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg worden vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. Deze leden vragen hoeveel emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg er op dit moment aanspraak maken op zo'n vrijstelling.

De leden van de NSC-fractie onderschrijven het voorstel om gebruik te maken van de mogelijkheid om emissievrije voertuigen tot en met maximaal 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing. Begrijpen deze leden het goed dat kentekens van zulke voertuigen die in Nederland geregistreerd zijn, automatisch opgenomen zullen worden in de aparte registratie voor kentekens die uitgezonderd zijn van de vrachtwagenheffing? Hiernaast vragen deze leden om een overzicht van andere lidstaten die, voor zover bekend, net als Nederland voornemens zijn gebruik te maken van de uitzonderingsmogelijkheid om emissievrije voertuigen tot en met maximaal 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing.

Bepaling en periodieke herbeoordeling CO₂-emissieklasse

De leden van de NSC-fractie vragen of er al EETS-aanbieders in Nederland geaccrediteerd zijn en, zo ja, hoeveel dat er zijn.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke verantwoordelijkheden de houder heeft bij een periodieke herbeoordeling. Zij vragen hoe de administratieve last van houders zo laag mogelijk gehouden wordt.

Gevolgen

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat een (hogere) heffing op basis van CO₂-uitstoot ervoor kan zorgen dat vrachtwagenchauffeurs gaan uitwijken naar alternatieve routes om de heffing te mijden. Deze leden waarschuwen hier al voor bij de behandeling van de Wet vrachtwagenheffing. Deze leden hebben daarover de opvatting dat actoren rondom deze alternatieve routes, bijvoorbeeld wegen binnen de bebouwde kom, niet berekend zijn op de doorkomst van frequent zwaar vrachtverkeer. Deze leden vragen of er onderzoek gedaan is naar het effect op de verkeersveiligheid en de capaciteit op het onderliggend wegennet ten aanzien van deze wetswijziging en wat de uitkomst van dit onderzoek is.

De leden van de BBB-fractie vragen de regering om naast regeldruk ook in te gaan op de gevolgen van de hoge stijging van de hoeveelheid te betalen belasting voor bedrijven. Wat zijn daar de mogelijke gevolgen van? Heeft de regering onderzoek in het veld gedaan en aan bedrijven gevraagd wat dit voor mogelijke directe en indirecte gevolgen heeft? In hoeverre heeft de invoering van de vrachtwagenheffing gevolgen voor de Nederlandse transportbedrijven? En heeft dit consequenties voor de concurrentiepositie van deze bedrijven op de Europese transportmarkt?

De leden van de BBB-fractie vragen in hoeverre er in Europa is gekeken naar de kwaliteit en kwantiteit van de transportsector als het gaat om wegbeprijzing. Kan de regering aangeven in hoeverre de aanpak voor een land met een bovengemiddelde transportopgave (een typisch distributieland en filedruk) afwijkt van andere landen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering de bijdrage van het vrachtwagenverkeer aan het halen van de CO₂-reductiedoelen te berekenen, nu het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in de Klimaat- en Energieverkenning (KEV2024) concludeert dat het geagendeerd beleid leidt tot toename van de uitstoot van binnenlandse mobiliteit. Zij vragen of de constatering klopt dat het vrachtverkeer hierdoor relatief meer gaat bijdragen aan het verminderen van de CO₂-uitstoot van de mobiliteitssector.

Financiële gevolgen

De leden van de PVV-fractie constateren dat de regering stelt dat de nieuwe variant van vrachtwagenheffing niet zal leiden tot meer inkomsten. Deze leden constateren dat de hoogte van de heffing tussen vrachtwagens wél zal verschuiven. Zij vragen voor hoeveel vrachtwagenchauffeurs, dan wel transportbedrijven, er bij deze lastenverschuiving een stijging van de heffing te verwachten is.

De leden van de NSC-fractie lezen in de ontwerpbegroting terug dat voor de jaren 2026, 2027, 2028 en 2029 respectievelijk 379, 651, 674 en 735 miljoen euro per jaar begroot wordt aan uitgaven voor de vrachtwagenheffing. Deze leden vragen waar het verschil in uitgaven tussen deze jaren

vandaan komt. Ook vragen deze leden om een nadere uitleg waar deze verwachte kosten op gebaseerd zijn.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering de definitieve raming van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing weer te geven. Zij vragen het langjarig verloop van de vrachtwagenheffing, inclusief de verwachte effecten van de grondslagerosie als gevolg van verduurzaming van het wagenpark te schetsen.

Reacties internetconsultatie

De leden van de VVD-fractie lezen dat bedrijven behoefte hebben aan stabiliteit in de tarieven, zodat er zoveel mogelijk sprake is van investeringszekerheid. Dit hangt ook samen met de beschikbaarheid van het aantal emissievrije vrachtwagens op de markt. Deze leden vragen welk meest recente zicht de regering nu heeft op de ontwikkeling van de beschikbaarheid en levertijden van de elektrische vrachtwagens en verzoeken de regering deze informatie in de reactie op deze schriftelijke inbreng te delen. Ook vragen deze leden aan de regering wat de stand van zaken is met betrekking tot de laadinfrastructuur. Hoe gaat de regering de laadinfrastructuur voor vrachtwagens op orde brengen?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de regering heeft besloten geen subsidieregelingen beschikbaar te stellen vanuit de terugsluis van de vrachtwagenheffing. Deze leden zijn van mening dat verduurzaming van vervoer van belang is om minder brandstof te hoeven transporteren uit onvrije landen en om te zorgen voor schonere lucht in onze steden. Biobrandstoffen zijn hiervoor een belangrijk ingrediënt. In het regeerprogramma staat dat de regering zich inzet voor de productie en toepassing van duurzame brandstoffen in mobiliteit en transport. Wat deze leden betreft moeten biobrandstoffen niet volledig uitgesloten worden van de terugsluis. De regering heeft hier echter wel toe besloten. Hoe gaat de regering invulling geven aan de wens die in het regeerprogramma staat om voldoende hernieuwbare biobrandstoffen in te zetten als transitiebrandstof in de mobiliteitssector? En hoe rijmt de regering dat zij de bijmengmogelijkheid van biobrandstof uit landbouwgewassen heeft gemaximeerd op 1,7%? Deze leden vragen de regering of er mogelijkheden zijn om de maximale bijmengmogelijkheid van biobrandstof uit landbouwgewassen te verhogen van 1,7% naar 2,7% vanaf 1 januari 2026, wanneer het omzettingwet Renewable Energy Directive III (REDIII) van kracht wordt.

De leden van de BBB-fractie vragen de regering of mkb-bedrijven en niet bij de brancheorganisatie aangesloten bedrijven actief te betrekken bij de consultatie. Is de regering van mening dat de internetconsultatie een realistisch en breed gedragen beeld geeft vanuit het bedrijfsleven?

Adviezen en toetsen

De leden van de VVD-fractie lezen dat het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) de regering heeft geadviseerd een mkb-toets te doen bij bedrijven die met de heffingen te maken krijgen om na te gaan of de heffingen voor hen in de dagelijkse praktijk werkbaar zijn. De regering is van mening dat deze toets niet nodig is. Het wetsvoorstel vraagt echter om een nieuwe werkwijze, waarbij aanvullende voertuigdocumenten moeten worden aangeleverd. Deze leden zijn van mening dat het bedrijfsleven niet met nog meer regeldruk opgezaagd moet worden en dat juist dit soort wijzigingen en aanvullende eisen in de praktijk tot onduidelijkheden, discussies tussen de verschillende partijen en stroperige processen kunnen leiden en vragen de regering daarom om in

dit licht een nadere toelichting op de keuze om de toets niet te doen bij de bedrijven. Ook vragen deze leden of de regering kan monitoren hoe de uitvoering en werklast worden ervaren bij de betrokken bedrijven.

De leden van de VVD-fractie vragen afsluitend in hoeverre de huidige gebruikte systematiek voor de vrachtwagenheffing als voorbeeld kan dienen voor een nieuw systeem van betalen naar gebruik voor autorijders.

De leden van de D66-fractie lezen dat het ATR heeft geadviseerd om met een mkb-toets na te gaan of de heffingen voor bedrijven in de dagelijkse praktijk werkbaar zijn. De regering is echter van mening dat er geen formele mkb-toets uitgevoerd hoeft te worden, omdat het wetsvoorstel niet leidt tot stelsel- of systeemwijzigingen. Kan er nader en uitgebreid worden toegelicht waarom er niet is gekozen voor een formele mkb-toets?

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp