



**TER BESLISSING**

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directoraat-Generaal voor  
Fiscale Zaken

Persoonsgegevens

# nota

Implementatie gewijzigd Eurovignetverdrag -  
ondertekening memorie van toelichting

## Aanleiding

- De ministerraad heeft op 16 februari 2024 ingestemd met de indiening van het wetsvoorstel waarmee (1) het protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag wordt geratificeerd en (2) waarmee de Wet belasting zware motorrijtuigen in lijn wordt gebracht met het gewijzigde Eurovignetverdrag.
- De Afdeling advisering heeft geen opmerkingen over het voorstel van wet gemaakt (blanco) advies. Omdat van de gelegenheid gebruik is gemaakt enkele redactionele wijzigingen aan te brengen, dient de memorie van toelichting nogmaals te worden ondertekend.

## Beslisapunten

1. Bent u akkoord met het aanbieden van het wetsvoorstel aan de Tweede Kamer? In dat geval wordt u verzocht de memorie van toelichting te ondertekenen.
2. Graag ook uw akkoord voor het openbaar maken van bijgevoegde eerdere nota's en de nu voorliggende nota, conform de beleidslijn Actieve openbaarmaking nota's. Omliggende delen worden voorafgaand aan openbaarmaking onzichtbaar gemaakt.

### Datum

19 februari 2024

### Notanummer

2024-0000172386

### Bijlagen

1. Memorie van toelichting
2. Eerdere beslisnota's

27.02.24  
ja  
ja  
M

## Toelichting

### Achtergrond Eurovignet

- In Nederland is het Eurovignet verplicht voor vrachtwagens met een toegestane maximum massa van 12 ton of meer. Nederland, Luxemburg, Zweden en Denemarken heffen het Eurovignet gezamenlijk. Met het Eurovignet kan gedurende een bepaalde periode gebruik worden gemaakt van het (snel)wegennet van de betrokken landen. Het Eurovignet kent haar oorsprong in het Eurovignetverdrag. In Nederland wordt via de Wet belasting zware motorrijtuigen en onderliggende regelgeving invulling gegeven aan dit verdrag.
- Zowel de nationale regelgeving als het Verdrag dient rekenschap te geven van het Europese kader voor wegbeprijzing. Dit kader is vervat in de zogenaamde Eurovignetrichtlijn. Op 24 maart 2022 is de Eurovignetrichtlijn gewijzigd als gevolg van richtlijn (EU) 2022/362. De gewijzigde richtlijn heeft aanleiding gegeven voor een protocol waarmee het Verdrag wordt aangepast. Het protocol is ondertekend, ratificatie van het protocol dient evenwel nog plaats te vinden.

- Het wetsvoorstel waarmee het protocol kan worden geratificeerd en waarmee het protocol in de Wet belasting zware motorrijtuigen kan worden geïmplementeerd kan aan de Tweede Kamer worden aangeboden.
- In de nieuwe op CO<sub>2</sub>-emissies gebaseerde tariefstructuur, worden voertuigen in vijf CO<sub>2</sub>-emissieklassen ingedeeld. De tarieven worden voor de Eurovignetverdragslanden samen budgetneutraal omgezet. De budgettaire derving door de verplichte korting voor schonere voertuigen in CO<sub>2</sub>-emissieklassen 2-5 wordt opgevangen door een tariefsverhoging van 1,9% voor CO<sub>2</sub>-emissieklasse 1. Omdat de vrachtwagenvloot verschilt levert de aanpassing naar verwachting een kleine plus op van circa 1% (oftewel circa € 2 miljoen).

*Redactionele wijzigingen:*

- Van de gelegenheid is gebruikgemaakt om in de memorie van toelichting enkele redactionele wijzigingen aan te brengen. Zo is ter verduidelijking de overstap van het Eurovignet op de vrachtwagenheffing nog explicieter in de tekst opgenomen, inclusief de wijze van informering van de Tweede Kamer hierover. Daarnaast zijn het aantal motorrijtuigengroepen en de uiterste implementatiedatum van de wetgeving gecorrigeerd.
- De redactionele wijzigingen waren al opgenomen in de versie die door de ministerraad is behandeld en worden in het nader rapport benoemd.

**Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

Doc nr.	Datum	Naam document
1	1-2-2023	Nota-stasFB-Protocol Eurovignet - ondertekening
2	9-10-2023	Nota-stasFB-Eurovignet-CO2-emessieklassen-ministerraadsformulier
3	5-2-2024	Nota-stasFB-Implementatie gewijzigd Eurovignetverdrag - nader rapport



**TER BESLISSING**

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directie  
Verbruiksbelastingen,  
Douane en  
Internationale aang.

Persoonsgegevens

# nota

Protocol Eurovignet - ondertekening

**Datum**

1 februari 2023

**Notanummer**

2023-0000021663

**Bijlagen**

1. Protocol
2. Kamerbrief 11 mei 2022

## Aanleiding

- In Nederland is een vignet verplicht voor vrachtwagens met een gewicht van > 12 ton. Via het *Eurovignetverdrag* geven Nederland, Luxemburg, Zweden en Denemarken gezamenlijk één vignet uit. Met het "Eurovignet" kan gedurende een bepaalde periode gebruik worden gemaakt van het (snel)wegennet van de betrokken landen. Het Eurovignet levert Nederland jaarlijks € 220 mln. op.
- Het Eurovignetverdrag en de nationale wetgeving moeten voldoen aan de *Eurovignetrichtlijn*. De Eurovignetrichtlijn bevat het Europese kader voor wegbeprijzing en is per 24 maart 2022 gewijzigd.
- Door de betrokken verdragslanden is een *wijzigingsprotocol* opgesteld waarmee het Verdrag met ingang van 1 januari 2025 in lijn wordt gebracht met de gewijzigde Eurovignetrichtlijn. Een *wetswijziging* is nodig om de Wet belasting zware motorrijtuigen in lijn te brengen met de gewijzigde Eurovignetrichtlijn en het gewijzigde Eurovignetverdrag.
- Nederland stapt naar verwachting in 2026 over op de Vrachtwagenheffing. De heffing uit hoofde van het Eurovignetverdrag zal op dat moment worden gestopt. Het ministerie van I&W bereidt een wetsvoorstel voor waarmee de gewijzigde Eurovignetrichtlijn ook in de Wet vrachtwagenheffing wordt geïmplementeerd.

## Beslispunt

- Wij adviseren u akkoord te gaan dat het protocol waarmee het Eurovignetverdrag wordt aangepast aan de ministerraad wordt aangeboden. Bij akkoord zal de minister van Buitenlandse Zaken zorgdragen voor het aanbiedingsformulier voor de ministerraad.

## Kernpunten

- Het onderhandelingsresultaat is in lijn met de Nederlandse inzet en gerealiseerd onder Nederlands voorzitterschap.
- De belangrijkste wijzigingen in de herziene Eurovignetrichtlijn voor het Eurovignetverdrag hebben betrekking op (a) de aanpassing van de tariefstructuur als gevolg van de introductie van vijf CO<sub>2</sub>-klassen, (b) de uitbreiding van de reikwijdte met voertuigen tussen 3,5 en 12 ton, (c) de introductie van een aantal specifieke uitzonderingsmogelijkheden voor lichtere vrachtwagens en (d) het op termijn uitfaseren van vignetten voor vrachtoertuigen.

09-02-23

Akkoord

Mu

- Het Zweeds voorzitterschap van het Eurovignetverdrag zoekt naar een datum in maart om het protocol te ondertekenen. Om dit tijdpad te halen is het protocol simultaan aangeboden aan het ambtelijk voorportaal voor de ministerraad (CoRIA).
- Nadat u en de Minister van I&W akkoord zijn met ondertekening van het protocol, zal het protocol door de Minister van Buitenlandse Zaken worden aangeboden aan de ministerraad (24 februari 2023). De ministerraad zal om een machtiging worden verzocht, zodat het protocol onder verantwoordelijkheid van de Minister van Buitenlandse Zaken kan worden ondertekend.
- Na ondertekening zal een wetsvoorstel worden opgesteld waarmee het protocol zal worden geratificeerd en waarmee de noodzakelijke wijzigingen in de Wet belasting zware motorrijtuigen worden aangebracht. U zult hierover worden geïnformeerd zodra dit wetsvoorstel gereed is om aan de ministerraad aan te bieden.
- De inzet is erop gericht om de overgang van het Eurovignet naar de Vrachtwagenheffing naadloos te laten verlopen. Daarvoor is noodzakelijk dat de Vrachtwagenheffing uiterlijk op 1 januari 2027 in werking treedt. Het Eurovignetverdrag kent een opzegtermijn van 9 maanden.

## Toelichting

### 1. Achtergrond

- Op 11 mei 2022 hebt u de Tweede Kamer geïnformeerd over de implementatie van de Eurovignetrichtlijn in het Eurovignetverdrag (zie bijlage). Daarbij hebt u ook de inzet voor de onderhandelingen geschetst.
- De Nederlandse inzet bij de onderhandelingen was gericht op (1) een budgettair neutrale omzetting, (2) het uitstellen/beperken van complexiteitstoenames gezien de invoering van de vrachtwagenheffing in 2026 en (3) een flexibele opstelling ten aanzien van wijzigingen die niet of slechts tijdelijk relevant zijn voor Nederland gezien de invoering van de Vrachtwagenheffing, zoals de duur van het Eurovignetverdrag en de keuze voor bepaalde (nieuwe) uitzonderingsmogelijkheden.

### 2. Onderhandelingsresultaat

- Het onderhandelingsresultaat is in lijn met de Nederlandse inzet.
- In de nieuwe op CO<sub>2</sub>-emissies gebaseerde tariefstructuur, worden voertuigen in vijf CO<sub>2</sub>-emissieklassen ingedeeld. De tarieven worden voor de eurovignetverdragslanden samen budgetneutraal omgezet. De budgettaire derving door de verplichte korting voor schonere voertuigen in CO<sub>2</sub>-emissieklassen 2-5 wordt opgevangen door een tariefsverhoging van 1,9% voor CO<sub>2</sub>-emissieklasse 1. CO<sub>2</sub>-emissieklassen 2-4 krijgen binnen de kortingsbandbreedte die de Richtlijn voorschrijft, een gemiddelde korting (in lijn met de inzet). Voor CO<sub>2</sub>-emissieklasse 5 (zero-emissie voertuigen) is gekozen voor de maximale korting van 75% ten opzichte van het tarief dat geldt voor CO<sub>2</sub>-emissieklasse 1 (Euro-emissieklasse VI). Hiermee wordt binnen het kader van het Verdrag de sterkst mogelijke prikkel gegeven voor schone vrachtvoertuigen. Dit is in lijn met motie Grinwis om de zero-emissie voertuigen de maximale korting te geven in de vrachtwagenheffing.
- Het Eurovignet is nu vereist voor voertuigen die zwaarder zijn dan 12 ton. In lijn met de Nederlandse inzet, wordt de verplichte uitbreiding reikwijdte van het Eurovignetverdrag naar voertuigen zwaarder dan 3,5 ton uitgesteld tot de

- uiterste datum van 26 maart 2027. Hiermee wordt voorkomen dat voertuigen van meer dan 3,5 tot 12 ton in Nederland één jaar te maken krijgen met het Eurovignet en zich daarna moeten aanpassen aan de Vrachtwagenheffing.
- De herziene Eurovignetrichtlijn kent een aantal specifieke uitzonderingsmogelijkheden, in het bijzonder voor lichtere vrachtwagens. Voor wat betreft de uitzonderingsmogelijkheden heeft Nederland zich, zoals ook in de Kamerbrief is aangekondigd, flexibel opgesteld. Met het Protocol worden emissievrije voertuigen tot 4,25 ton vrijgesteld. Individuele verdragspartijen krijgen het recht om ook voertuigen vrij te stellen van meer dan 3,5 ton en minder dan 7,5 ton die worden gebruikt voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die zijn bestemd voor gebruik door de bestuurder tijdens diens werk, of voor het afleveren van ambachtelijk vervaardigde goederen.
  - De gewijzigde Eurovignetrichtlijn beperkt de mogelijkheid om gebruik te maken van een vignet. De gezamenlijke heffende landen hebben 10 jaar om het vignet af te schaffen, dan wel aan te geven dat wordt voldaan aan de specifieke eisen in de richtlijn om met een vignet voor vrachtvoertuigen te kunnen continueren. De uiterste datum van het verdrag is overeenkomstig aangepast met 2 jaar (van 2030 tot 2032), om bij deze uiterste termijn aan te sluiten.

### 3. Budgettaire effecten

- De tarieven worden voor de eurovignetverdragslanden samen budgetneutraal omgezet.
- Hiervoor is door elk van de eurovignetverdragslanden een inschatting gemaakt van de ontwikkeling van de vrachtwagenvloot in het eigen land en gekeken naar de derving die dan ontstaat door het geven van de gekozen kortingen in de CO<sub>2</sub>-emissieclassen 2-5. Voor de ontwikkeling van vrachtwagens buiten de verdragslanden is geen inschatting gemaakt van de ontwikkeling van de vloot, maar wordt een vergelijkbaar effect verondersteld.
- De berekende derving bedraagt voor de verdragslanden samen 1,9%. Hiermee worden de huidige tarieven verhoogd om budgettair neutraal uit te komen. Doordat de samenstelling van de vrachtwagenvloot in de verdragslanden verschillend is in de verwachting voor 2025, pakt de tariefsaanpassing niet voor elk land apart budgettair neutraal uit. Voor Nederland levert dit naar verwachting een kleine plus op van circa 1% (oftewel circa € 2 miljoen).

### 4. Quickscan Belastingdienst

De Belastingdienst stelt een QuickScan op basis van het protocol. De QuickScan is nog niet definitief, maar maakt wel al duidelijk dat de nieuwe tariefstructuur om aanpassingen vraagt. Het boekingssysteem van Eurovignetten is uitbesteed aan AGES. Ook daar zijn aanpassingen noodzakelijk. Daarnaast is ook een rol voorzien voor de Dienst Wegverkeer (RDW). De RDW zal via het kentekenregister inzicht moeten bieden in de CO<sub>2</sub>-klasse van een voertuig. De Belastingdienst en de RDW zal om een Uitvoeringstoets worden verzocht in het kader van het wetsvoorstel waarmee invulling zal worden gegeven aan het protocol.

### 5. Implementatie van de Eurovignetrichtlijn in de Vrachtwagenheffing

- De Wet vrachtwagenheffing is in het Staatsblad gepubliceerd, de vrachtwagenheffing zal naar verwachting in 2026 in werking treden. De Wet

Vrachtwagenheffing kan pas inwerking treden nadat de gewijzigde Eurovignetrichtlijn is geïmplementeerd.

- De planning van I&W voor de implementatie van de Eurovignetrichtlijn in de Wet vrachtwagenheffing heeft onze aandacht. Voortvarende implementatie en inwerkingtreding van de Vrachtwagenheffing is van belang omdat:
  - Het huidige Eurovignet van toepassing is op vrachtwagens vanaf 12 ton. De gewijzigde Eurovignetrichtlijn dwingt tot een bredere doelgroep, vanaf 2027 moeten ook vrachtwagens van 3,5 ton en meer worden betrokken in de heffing. Als in 2027 de Vrachtwagenheffing nog niet operationeel is zou het Eurovignet moeten worden verbreed tot een nieuwe doelgroep. Dat is voor alle betrokken partijen zeer onwenselijk, waarbij het IT-systeem dat de Belastingdienst gebruikt voor het uitvoeren van het Eurovignet een belangrijk aandachtspunt vormt.
  - Zolang de inzet erop is gericht om de vrachtwagenheffing in 2026 in werking te laten treden, is het niet consequent om binnen het kader van het Eurovignet wijzigingen aan te brengen die met ingang van 2027 van kracht zouden worden. Hier is dan ook niet voor gekozen.
  - Het Eurovignetverdrag kent een opzegtermijn van 9 maanden. Vermeden moet worden dat het Eurovignetverdrag moet worden opgezegd voordat zekerheid bestaat dat de Vrachtwagenheffing in werking treedt.

#### 6. *Communicatie*

Eventuele proactieve communicatie hierover wordt afgestemd met BZ en IenW.

#### 7. *Politiek/bestuurlijke context*

De Minister van I&W wordt parallel gevraagd in te stemmen met het advies om het protocol naar de ministerraad te sturen.

#### **Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden**

Niet van toepassing.



**TER BESLISSING**

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directoraat-Generaal  
voor Fiscale Zaken  
Directie  
Verbruiksbelastingen,  
Douane en  
Internationale aang

# nota

Eurovignet - CO2-emissieclassen - ministerraadsformulier

Persoonsgegevens

## Aanleiding

Het wetsvoorstel waarmee (1) het protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag wordt geratificeerd en (2) waarmee de Wet belasting zware motorrijtuigen in lijn wordt gebracht met het gewijzigde Eurovignetverdrag kan voor advies worden aangeboden aan de Afdeling advisering van de Raad van State.

## Datum

9 oktober 2023

## Notanummer

2023-0000223855

## Bijlagen

1. Ministerraadsformulier
2. Wetsvoorstel

## Beslispunten

Bent u akkoord dat de Minister van Buitenlandse Zaken mede namens u het verzoek aan de ministerraad doet om bijgaande wetsvoorstel en memorie van toelichting voor advies voor te leggen aan de Afdeling advisering van de Raad van State?

26.10.23  
A. Akhmed  
mu

## Kernpunten

- In Nederland is het Eurovignet verplicht voor vrachtwagens met een toegestane maximum massa van 12 ton of meer. Nederland, Luxemburg, Zweden en Denemarken heffen het Eurovignet gezamenlijk. Met het Eurovignet kan gedurende een bepaalde periode gebruik worden gemaakt van het (snel)wegennet van de betrokken landen. Het Eurovignet kent haar oorsprong in het Eurovignetverdrag. In Nederland wordt via de Wet belasting zware motorrijtuigen en onderliggende regelgeving invulling gegeven aan dit verdrag.
- Zowel de nationale regelgeving als het Verdrag dient rekenschap te geven van het Europese kader voor wegbeprijzing. Dit kader is vervat in de zogenaamde Eurovignetrichtlijn. Op 24 maart 2022 is de Eurovignetrichtlijn gewijzigd als gevolg van richtlijn (EU) 2022/362. De gewijzigde richtlijn heeft aanleiding gegeven voor een protocol waarmee het Verdrag wordt aangepast. Op 24 februari 2023 heeft de Ministerraad ingestemd met ondertekening van het protocol, ratificatie van het protocol dient evenwel nog plaats te vinden.
- Het wetsvoorstel waarmee het protocol kan worden geratificeerd en waarmee het protocol in de Wet belasting zware motorrijtuigen kan worden geïmplementeerd is gereed.
- In de nieuwe op CO2-emissies gebaseerde tariefstructuur, worden voertuigen in vijf CO2-emissieclassen ingedeeld. De tarieven worden voor de Eurovignetverdragslanden samen budgetneutraal omgezet. De budgettaire derving door de verplichte korting voor schonere voertuigen in CO2-emissieclassen 2-5 wordt opgevangen door een tariefsverhoging van 1,9%



voor CO2-emissieklasse 1. Omdat de vrachtwagenvloot verschilt levert de aanpassing naar verwachting een kleine plus op van circa 1% (oftewel circa € 2 miljoen).

## Toelichting

### 1. Achtergrond

- Op 11 mei 2022 hebt u de Tweede Kamer geïnformeerd over de implementatie van de Eurovignetrichtlijn in het Eurovignetverdrag. Daarbij hebt u ook de inzet voor de onderhandelingen geschetst.
- De Nederlandse inzet bij de onderhandelingen was gericht op (1) een budgettair neutrale omzetting, (2) het uitstellen/beperken van complexiteitstoenames gezien de invoering van de vrachtwagenheffing in 2026 en (3) een flexibele opstelling ten aanzien van wijzigingen die niet of slechts tijdelijk relevant zijn voor Nederland gezien de invoering van de Vrachtwagenheffing, zoals de duur van het Eurovignetverdrag en de keuze voor bepaalde (nieuwe) uitzonderingsmogelijkheden.
- Het onderhandelingsresultaat is in lijn met de Nederlandse inzet. In de nieuwe op CO2-emissies gebaseerde tariefstructuur, worden voertuigen in vijf CO2-emissieklassen ingedeeld. De tarieven worden voor de eurovignetverdragslanden samen budgetneutraal omgezet. De budgettaire derving door de verplichte korting voor schonere voertuigen in CO2-emissieklassen 2-5 wordt opgevangen door een tariefsverhoging van 1,9% voor CO2-emissieklasse 1. CO2-emissieklassen 2-4 krijgen binnen de kortingsbandbreedte die de Richtlijn voorschrijft, een gemiddelde korting (in lijn met de inzet). Voor CO2-emissieklasse 5 (zero-emissie voertuigen) is gekozen voor de maximale korting van 75% ten opzichte van het tarief dat geldt voor CO2-emissieklasse 1 (Euro-emissieklasse VI). Hiermee wordt binnen het kader van het Verdrag de sterkst mogelijke prikkel gegeven voor schone vrachtoertuigen. Dit is in lijn met motie Grinwis om de zero-emissie voertuigen de maximale korting te geven in de vrachtwagenheffing.
- Het Eurovignet is nu vereist voor voertuigen die zwaarder zijn dan 12 ton. In lijn met de Nederlandse inzet, wordt de verplichte uitbreiding reikwijdte van het Eurovignetverdrag naar voertuigen zwaarder dan 3,5 ton uitgesteld tot de uiterste datum van 26 maart 2027. Hiermee wordt voorkomen dat voertuigen van meer dan 3,5 tot 12 ton in Nederland één jaar te maken krijgen met het Eurovignet en zich daarna moeten aanpassen aan de Vrachtwagenheffing. De Vrachtwagenheffing start naar verwachting in 2026.

### 2. Uitvoering door de RDW en de Belastingdienst

- Zowel de Dienst wegverkeer (RDW) als de Belastingdienst hebben het wetsvoorstel getoetst.
- De RDW concludeert dat de registratie van de CO2-emissieklasse en doorlevering daarvan aan de Belastingdienst uitvoerbaar en inpasbaar is in de processen en systemen van de RDW.
- De Belastingdienst heeft geoordeeld dat het voorstel uitvoerbaar is, mits de gegevens van de RDW tijdig geleverd kunnen worden. De verwachting is evenwel dat de RDW de benodigde gegevens tijdig zal leveren aan de Belastingdienst.
- De Belastingdienst merkt op dat de nieuwe tariefstructuur wel complexer, minder goed handhaafbaar en fraudegevoeliger is. Dat komt doordat er meer tarieven komen, die ook onderling meer verschillen. De controle op buitenlands gekentekende voertuigen wordt complexer, omdat de Dienst wegverkeer niet beschikt over gegevens van deze motorrijtuigen. Voor de

controle van een buitenlands gekentekend voertuig op de CO2-emissieklasse is vooralsnog een staande houding vereist. Deze situatie vloeit echter onvermijdelijk voort uit de eisen die de Eurovignetrichtlijn aan de tariefstructuur stelt.

### *3. Implementatie in de praktijk*

- Een houder van een Nederlands gekentekend vrachtvoertuig kan bij inwerkingtreding bij de RDW (online) opvragen wat de CO2-emissieklasse van het voertuig is. Deze gegevens kan de houder vervolgens gebruiken voor de aangifte die nodig is om het Eurovignet te verkrijgen. De CO2-emissieklasse is mede bepalend voor het tarief dat wordt gerekend.
- Branchepartijen worden geïnformeerd over de wijzigingen die aanstaande zijn. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de collega's van I&W die werken aan de introductie van de Vrachtwagenheffing in 2026. Zodra de Vrachtwagenheffing in werking treedt zal de plicht om in Nederland over een Eurovignet te schikken komen te vervallen (dat is reeds geregeld in de Wet vrachtwagenheffing).

### *4. Politiek/bestuurlijke context*

- Zodra u en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat akkoord zijn met de agendering van het wetsvoorstel in de Ministerraad zal de Minister van Buitenlandse Zaken dit proces in gang zetten.
- Het wetsvoorstel zal na een schriftelijke ronde in het ambtelijk voorportaal (CoRIA), omdat het zuivere implementatie betreft, rechtstreeks worden geagendeerd in de ministerraad.

### **Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden**

Niet van toepassing.



TER BESLISSING – GRAAG REACTIE 9 FEBRUARI VOOR 10:00

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst

Directoraat-Generaal  
voor Fiscale Zaken  
VDI

# nota

Implementatie gewijzigd Eurovignetverdrag - nader rapport

Persoonsgegevens

## Aanleiding

- Het wetsvoorstel waarmee (1) het protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag wordt geratificeerd en (2) waarmee de Wet belasting zware motorrijtuigen in lijn wordt gebracht met het gewijzigde Eurovignetverdrag is voor advies aangeboden aan de Afdeling advisering van de Raad van State.
- Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State is op 5 februari 2024 gepubliceerd. De Afdeling advisering heeft geen opmerkingen over het voorstel van wet en adviseert het voorstel bij de Tweede Kamer in te dienen (blanco advies).
- Als gevolg van de demissionaire status van het kabinet dient de ministerraad in stemmen met het aanbieden van het wetsvoorstel aan de Tweede Kamer.

## Datum

5 februari 2024

## Notanummer

2024-0000157751

## Bijlagen

1. Ministerraadsformulier
2. Nader rapport
3. Wetsvoorstel

## Beslispunten

Bent u akkoord dat:

1. De Minister van Buitenlandse Zaken mede namens u het verzoek aan de ministerraad doet om bijgaande wetsvoorstel en memorie van toelichting bij de Tweede Kamer in te dienen?
2. De Minister van Buitenlandse Zaken bij akkoord van de ministerraad mede namens u de Koning verzoekt om het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer in te dienen?

08.02.24

ja  
ja

ju

## Toelichting

### Achtergrond

- Op 11 mei 2022 hebt u de Tweede Kamer geïnformeerd over de implementatie van de Eurovignetrichtlijn in het Eurovignetverdrag. Daarbij hebt u ook de inzet voor de onderhandelingen geschetst.
- De Nederlandse inzet bij de onderhandelingen was gericht op (1) een budgettair neutrale omzetting, (2) het uitstellen/beperken van complexiteitstoenames gezien de invoering van de vrachtwagenheffing in 2026 en (3) een flexibele opstelling ten aanzien van wijzigingen die niet of slechts tijdelijk relevant zijn voor Nederland gezien de invoering van de Vrachtwagenheffing, zoals de duur van het Eurovignetverdrag en de keuze voor bepaalde (nieuwe) uitzonderingsmogelijkheden.
- Het onderhandelingsresultaat is in lijn met de Nederlandse inzet. In de nieuwe op CO2-emissies gebaseerde tariefstructuur, worden voertuigen in vijf CO2-

emissieclassen ingedeeld. De tarieven worden voor de eurovignetverdragslanden samen budgetneutraal omgezet. De budgettaire derving door de verplichte korting voor schonere voertuigen in CO<sub>2</sub>-emissieclassen 2-5 wordt opgevangen door een tariefsverhoging van 1,9% voor CO<sub>2</sub>-emissieklasse 1. CO<sub>2</sub>-emissieclassen 2-4 krijgen binnen de kortingsbandbreedte die de Richtlijn voorschrijft, een gemiddelde korting (in lijn met de inzet). Voor CO<sub>2</sub>-emissieklasse 5 (zero-emissie voertuigen) is gekozen voor de maximale korting van 75% ten opzichte van het tarief dat geldt voor CO<sub>2</sub>-emissieklasse 1 (Euro-emissieklasse VI). Hiermee wordt binnen het kader van het Verdrag de sterkst mogelijke prikkel gegeven voor schone vrachtvoertuigen. Dit is in lijn met motie Grinwis om de zero-emissie voertuigen de maximale korting te geven in de vrachtwagenheffing.

- Het Eurovignet is nu vereist voor voertuigen die zwaarder zijn dan 12 ton. In lijn met de Nederlandse inzet, wordt de verplichte uitbreiding reikwijdte van het Eurovignetverdrag naar voertuigen zwaarder dan 3,5 ton uitgesteld tot de uiterste datum van 26 maart 2027. Hiermee wordt voorkomen dat voertuigen van meer dan 3,5 tot 12 ton in Nederland één jaar te maken krijgen met het Eurovignet en zich daarna moeten aanpassen aan de Vrachtwagenheffing. De Vrachtwagenheffing start naar verwachting in 2026.

#### *Politiek/bestuurlijke context*

- Zodra u en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat akkoord zijn met de agendering van het wetsvoorstel in de ministerraad zal de Minister van Buitenlandse Zaken dit proces in gang zetten. De inzet is gericht op agendering in de ministerraad van 16 februari 2024.
- Afronding van het wetgevingsproces voor 1 november 2024 is nodig om de nieuwe tariefstructuur met ingang van 1 januari 2025 te kunnen uitvoeren.

#### **Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden**

Niet van toepassing.