



Aan Minister

# nota

Nota n.a.v. verslag en nota van wijziging bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wet vrachtwagenheffing i.v.m. implementatie van herziene Europese tolheffingsregels (Kamerstukken 36626)

## TER BESLISSING

### Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken

Afdeling WIO

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Datum**  
27 januari 2025

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2025/20200

## Aanleiding

De nota naar aanleiding van het verslag en de nota van wijziging bij bovengenoemd wetsvoorstel zijn klaar voor verzending naar de Tweede Kamer.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met het versturen van beide stukken naar de Tweede Kamer, en daartoe deze stukken en de aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer te ondertekenen.

## Kernpunten

- De juridische basis voor de vrachtwagenheffing is de [Wet vrachtwagenheffing](#). Deze wet is in 2022 aanvaard door beide Kamers, en al deels in werking getreden, in aanloop naar invoering van de vrachtwagenheffing (medio 2026).
- In het [voorliggende wetsvoorstel](#) (ingediend in oktober 2024) staat dus niet ter discussie of er wel of geen vrachtwagenheffing moet komen.
- Het wetsvoorstel dient ter implementatie van een wijziging van de Europese richtlijn voor tolheffing<sup>1</sup>, en wijzigt de Wet vrachtwagenheffing in hoofdlijnen op de volgende onderdelen:
  - tarieven worden ook gebaseerd op de CO<sub>2</sub>-emissieklasse van vrachtwagens (nu: alleen op massa en euro-emissieklasse). In lijn met de [motie-Grinwis c.s.](#) is uitgegaan van de maximale korting voor emissievrije vrachtwagens. Het gemiddelde tarief van de vrachtwagenheffing wijzigt niet;
  - er komt een vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg;
  - er wordt expliciet bepaald dat het niet is toegestaan direct of indirect onderscheid te maken naar nationaliteit, herkomst of bestemming van het vervoer, land van registratie van het voertuig of land van vestiging van de vervoerder.
- De nota n.a.v. het verslag bevat de antwoorden op de vragen van de vaste Kamercommissie over het ingediende wetsvoorstel. Na ontvangst van deze nota zal de Kamer naar verwachting een (plenair) debat met u plannen.
- De nota van wijziging wijzigt het wetsvoorstel op onderdelen. Zo wordt geregeld dat lichte opleggertrekkers niet langer onder de vrachtwagenheffing

<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 vrachtoertuigen (PbEG 1999, L 42).

vallen. U bent hier eerder mee akkoord gegaan (zie bijgevoegde nota met kenmerk IenW/BSK-2024/355516).

- In de toelichting worden de nota n.a.v. het verslag en de nota van wijziging nader toegelicht.

**Datum**

27 januari 2025

**Kenmerk**

IenW/BSK-2025/20200

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Toelichting**

Nota naar aanleiding van het verslag

Zeven fracties hebben ruim 60 vragen gesteld over het wetsvoorstel: PVV, GL-PvdA, VVD, NSC, D66, BBB en CU. De vragen gaan over de kaders van de richtlijn, de gemaakte beleidskeuzes, mogelijke uitwijk naar wegen waar geen vrachtwagenheffing geldt, de opbrengsten van de vrachtwagenheffing en de terugsluis, de gevolgen van het wetsvoorstel voor ondernemers en de effecten op klimaat en verkeersveiligheid. Hieronder worden enkele onderwerpen uitgelicht.

- *Hoe gaan andere Europese landen om met wegbeprijzing?* -> BBB, PVV, VVD en NSC willen weten hoe andere landen omgaan met wegbeprijzing, en hoe zij de gewijzigde richtlijn implementeren.  
In de nota n.a.v. het verslag geeft u hiervan een overzicht. U wijst onder meer op [deze](#) website van de Europese Commissie waaruit blijkt dat tien lidstaten een vrachtwagenheffing hebben ingevoerd. U benadrukt dat de richtlijn aan de lidstaten de keuze laat óf zij wegbeprijzing invoeren, maar áls zij dat doen, gelden de kaders van de richtlijn. Ook België, Denemarken, Duitsland, Oostenrijk kiezen, net zoals in het wetsvoorstel, voor forse stimulering van emissievrije vrachtwagens via de tarieven.
- *Alternatieven* -> BBB vraagt wat de alternatieven zijn voor wegbeprijzing. U antwoordt dat de richtlijn twee mogelijkheden biedt: een heffing gebaseerd op de afgelegde afstand (tolgeld) of een heffing die recht geeft om gedurende een bepaalde tijd gebruik te maken van de weg (vignet). Het kabinet heeft in 2017 besloten tot een vrachtwagenheffing (een vorm van tolgeld), tot het vervallen van het Eurovignet en tot verlaging van de mrv tot het Europese minimum. Dit is vastgelegd in de Wet vrachtwagenheffing, die in 2022 is aangenomen door het parlement. Alternatief voor wegbeprijzing in de vorm van de vrachtwagenheffing is het handhaven van het Eurovignet. De Europese regels voorzien echter in uitfasering van vignetten voor vrachtverkeer, waardoor Nederland vanaf 2032 het Eurovignet niet meer kan innen.
- *Gevolgen voor ondernemers* -> BBB vraagt te reflecteren op "het feit" dat de kosten voor "normale" dieselvrachtwagens acht à negen keer hoger worden. De PVV vraagt voor hoeveel transportbedrijven er een stijging van de heffing te verwachten is.  
U antwoordt dat de voorliggende wetswijziging in het algemeen niet leidt tot een stijging van de hoeveelheid te betalen belastingen voor bedrijven. Dit komt door het uitgangspunt dat het gemiddelde tarief gelijk blijft aan het gemiddelde tarief in de huidige Wet vrachtwagenheffing.  
Ten opzichte van de huidige situatie zonder vrachtwagenheffing geldt dat de belastingen voor de meest gangbare dieselvrachtwagen, als gevolg van

invoering van de vrachtwagenheffing ca. 3,5 keer hoger wordt dan nu. Maar u benadrukt dat de belastingen slechts een onderdeel zijn van de operationele kosten van een vrachtwagen (afschrijving, energie/ brandstof, onderhoud, belastingen, verzekering, rente etc.).

De vrachtwagenheffing resulteert in het algemeen in een verbeterde concurrentiepositie van Nederlandse beroepsvervoerders t.o.v. hun buitenlandse collega's, als gevolg van de verlaging van de mrb voor Nederlandse vervoerders.

De vrachtwagenheffing leidt tot een stijging van de kosten voor wegverkeer met 1 tot 3%. Hierbij is geen rekening gehouden met subsidiemogelijkheden die betaald worden uit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing, zoals AanZET, de Aanschafsubsidie voor Zero Emissie Trucks).

**Datum**

27 januari 2025

**Kenmerk**

IenW/BSK-2025/20200

Nota van wijziging

In de nota van wijziging worden enkele begripsbepalingen in de Wet vrachtwagenheffing aangepast. Belangrijkste is dat de lichte opleggertrekkers (ook bekend als BE-trekkers) buiten het toepassingsbereik van de wet worden gebracht. U bent hiermee akkoord gegaan via nota IENW/BSK-2024/355516. Ook wordt, na signalen uit de uitvoeringspraktijk (RDW), de begripsbepaling van 'toegestane maximummassa' verduidelijkt, om te expliciteren dat de maximummassa van zowel het trekkend voertuig in beladen toestand als de aanhangwagen of oplegger in beladen toestand bepalend is voor het tarief. Dit is geen beleidswijziging.

Ook wordt, eveneens na signalen uit de uitvoeringspraktijk, geregeld dat vrachtwagens met een zogenaamd transitokenteken (ook wel: doorvoerkenteken) worden vrijgesteld van vrachtwagenheffing. Het zou een onevenredige last voor de houder van dit tijdelijke kenteken zijn als hij voor kortdurend gebruik een dienstverleningsovereenkomst met een dienstaanbieder moet sluiten en over de daarbij behorende boordapparatuur moet beschikken.

Ten slotte bevat de nota van wijziging enkele wetstechnische verbeteringen.

**Bijlagen**

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
2	Aanbiedingsbrief	Zie hierboven
3	Nota naar aanleiding van het verslag	Zie hierboven
4	Nota van wijziging	Zie hierboven
5	Onderliggende beslisnota	Beslisnota die openbaar wordt gemaakt

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota*

<b>Datum</b>	<b>Naam beslisnota</b>	<b>Toelichting</b>
17 dec. 2024	Samenloop autobelastingen en vrachtwagenheffing voor lichte opleggertrekkers	Advies om BE-trekkers niet langer onder de vrachtwagenheffing te laten vallen