

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevrouw drs. C. Van Nieuwenhuizen  
Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege  
toetsing regeldruk**  
Rijnstraat 50  
2515 XP Den Haag

Postbus 16228  
2500 BE Den Haag

**Onze referentie** MvH/RvZ/RS/IdB/MK/ATR0628/2019-U106

**Uw referentie**

Datum 9 augustus 2019  
Betreft Wet Vrachtwagenheffing

  
[www.atr-regeldruk.nl](http://www.atr-regeldruk.nl)

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Op 26 juni 2019 is de Wet Vrachtwagenheffing aan Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voor toetsing voorgelegd. Het wetsvoorstel introduceert in navolging van buurlanden<sup>1</sup> een vrachtwagenheffing voor vrachtwagens met een maximum massa van meer dan 3.500 kg, waarbij houders van de vrachtwagens betalen naar gereden kilometer en de netto-inkomsten terugvloeien naar de vervoerssector voor innovatie en verduurzaming. Hierdoor betalen zowel de binnenlandse als de buitenlandse vrachtwagenhouders mee aan het gebruik van het wegennet. Op deze wijze wordt ook invulling gegeven aan het regeerakkoord, waarin is opgenomen dat naar voorbeeld van omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Inwerkingtreding is in 2023 voorzien.

### *Toetsingskader*

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

### *1. Nut en noodzaak*

De toelichting op het wetsvoorstel geeft aan dat een vrachtwagenheffing twee doelen dient:

1. Binnen- en buitenlandsvrachtverkeer *laten betalen voor het gebruik van de weg*. Dit gebeurt door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) in een variabele heffing, waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Zo gaat het vrachtverkeer *meer dan nu het geval is betalen voor het gebruik van de weg*.

---

<sup>1</sup> In buurlanden België en Duitsland geldt al een vrachtwagenheffing per gereden kilometer. In Nederland (en ook in Denemarken, Zweden en Luxemburg) geldt op dit moment een tijdsgebonden heffing – het Eurovignet - voor vrachtwagens vanaf 12.000 kg.

2. *Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector.* In het regeerakkoord is afgesproken dat de inkomsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector naar de vervoerssector worden teruggesluisd door, naast een verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, de gelden aan te wenden voor innovatie en verduurzaming.

In de Kamerbrief van 6 maart 2018 is verder nog vermeld dat "*invoering van een vrachtwagenheffing en de investeringen in innovatie en verduurzaming ook zullen bijdragen aan de in het regeerakkoord opgenomen CO<sub>2</sub>-reductieopgave voor transport en de wens om te komen tot een slim en duurzaam vervoerssysteem*".

De toelichting op het wetsvoorstel ziet 'betalen naar gebruik' dus als één van de twee doelen van de vrachtwagenheffing (naast de verduurzaming en innovatie van de sector). "Betalen naar gebruik" is naar de mening van het college echter eerder als middel dan als doel te beschouwen. Met de mix c.q. vermenging van doel en middel in de doelomschrijving van het wetsvoorstel is het niet (goed) mogelijk om nut en noodzaak van de vrachtwagenheffing te beoordelen. Immers als een vrachtwagenheffing het doel is, dan is de introductie ervan in de wet ook per definitie het juiste (en noodzakelijke) middel. In zoverre schiet de toelichting op het punt van nut en noodzaak van de vrachtwagenheffing te kort. Het college kan als gevolg hiervan nog geen eendoordeel over nut en noodzaak van de vrachtwagenheffing geven.

### **1.1 Het college adviseert in de doelomschrijving van de wet middel (betalen naar gebruik) duidelijk van doel te scheiden en nader te (her)formuleren welke (primaire) inhoudelijke doelen aan het voornemen tot het invoeren van de heffing naar gebruik ten grondslag liggen.**

Daar waar het betreft de tweede doelstelling uit de doelomschrijving van de toelichting erkent het college dat een verdere verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoerssector op zich als doel van een vrachtwagenheffing zou kunnen dienen. Over dit doel is in de toelichting onder meer het volgende opgenomen. De toelichting stelt dat de vervoerssector zonder actieve inzet van de overheid niet goed in staat is om voldoende te investeren in verduurzaming en innovatie. Vooral voor de vele kleine transportondernemingen is het in het huidige systeem niet goed mogelijk om te investeren in verduurzaming. Tegen deze achtergrond beargumenteert het wetsvoorstel dat een vrachtwagenheffing nodig is om de vervoerssector in dat opzicht toekomstbestendig te maken, waarbij de "terugsluis" van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing gaat zorgen voor extra investeringen in verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoerssector. Daarmee wordt uiteindelijk beoogd dat het vrachtverkeer stiller, schoner, zuiniger, efficiënter en veiliger wordt. Door de maatregelen van de terugsluis zal bijvoorbeeld ook niet-fossiel rijden worden gestimuleerd. De vrachtwagenheffing draagt daarmee volgens de toelichting ook bij aan de bredere doelstelling van het klimaatbeleid. De vrachtwagenheffing raakt aan andere bestaande en nieuwe landelijke programma's, zoals het Klimaatakkoord, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het Programma Aanpak Stikstof. De vrachtwagenheffing draagt bij aan de doelen van deze programma's. Zo worden – via de terugsluis – de middelen voor verduurzaming ingezet voor het verminderen van de uitstoot van fijnstof, stikstof en CO<sub>2</sub>.

Hoewel deze toelichting de noodzaak van een verdere verduurzaming en innovatie van de sector onderbouwt, maakt het naar het oordeel van het college echter nog niet duidelijk dat daarvoor een collectieve aanpak door middel van een vrachtwagenheffing nuttig en noodzakelijk is. In zoverre behoeft de toelichting aanvulling van de onderbouwing van nut en noodzaak van de vrachtwagenheffing. Het maakt bijvoorbeeld niet duidelijk waarom een individuele aanpak door de sector zelf, (financieel) gefaciliteerd door de overheid, niet mogelijk zou zijn.

**1.2 Het college adviseert in de toelichting te motiveren waarom een collectieve aanpak met behulp van een vrachtwagenheffing geboden is om het doel van de verduurzaming en innovatie in de sector te bevorderen.**

**1.3 Het college adviseert om daarbij in de motivering op te nemen welke stappen wel met een collectieve aanpak gezet kunnen worden maar weer niet met een individuele aanpak door de sector zelf.**

## *2. Minder belastende alternatieven*

Zoals al onder 1 is vermeld vloeit uit het aanmerken als doel van de 'betaling naar verbruik' per definitie voort dat de vrachtwagenheffing ook het enige en daarmee ook minst belastende alternatief is. Wanneer doel en middel in de toelichting echter duidelijker van elkaar zouden worden onderscheiden en de doelen opnieuw en beter zouden worden geëxpliciteerd, is het ook nodig om opnieuw de mogelijke alternatieven te bezien en te wegen. Zolang het wetsvoorstel echter het middel 'betalen naar gebruik' als doel blijft beschouwen, is er volgens het college geen goede beoordeling van eventuele alternatieve instrumenten voor de vrachtwagenheffing mogelijk.

**2.1 Het college adviseert na het aanbrenge van een duidelijker onderscheid tussen doel en middel in de doelomschrijving mogelijke alternatieven voor een vrachtwagenheffing (opnieuw) te bezien en te wegen.**

### *Onderzochte alternatieven voor de voorgestelde uitwerking van het instrument vrachtwagenheffing*

Bij de uitwerking van de heffing is als uitgangspunt gehanteerd dat het systeem betrouwbaar, kostenefficiënt, beheersbaar, flexibel en gebruiksvriendelijk moet zijn. De toelichting stelt dat diverse onderzoeken ten grondslag liggen aan de keuzes bij de uitwerking van de vrachtwagenheffing. Zo is er door Ecorys een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) gemaakt.<sup>2</sup> Op deze MKBA-analyse is door het ministerie van IenW een second opinion beoordeling gevraagd aan het Centraal Planbureau (CPB).

Het rapport van het CPB wijst op de hoge systeemkosten en de relatief beperkte positieve welvaartseffecten van de vrachtwagenheffing.<sup>3</sup> Deze bevindingen geven volgens het CPB aanleiding om te onderzoeken of goedkopere instrumenten kunnen worden ingezet om dezelfde doelstellingen zoals die beoogd zijn met de vrachtwagenheffing te realiseren. In het CPB-rapport worden als alternatieven voor een vrachtwagenheffing genoemd dat de belasting op binnenlands en buitenlands vrachtverkeer kan worden verhoogd door een vignet (naast of in plaats van het huidige eurovignet). Een andere optie is om de

---

<sup>2</sup> Ecorys (2018), MKBA vrachtwagenheffing, Rotterdam: Ecorys.

<sup>3</sup> CPB-Notitie, 9 nov 2018, Second-opinion-MKBA-vrachtwagenheffing.

bestaande instrumenten motorrijtuigenbelasting of het accijnstarief te verhogen. Het CPB-rapport heeft deze alternatieven niet nader uitgewerkt omdat dit buiten de scope van het onderzoek lag.

De toelichting bij het wetsvoorstel gaat de uitwerking van de vrachtwagenheffing maar beknopt in op het alternatief van een accijnsverhoging. De toelichting vermeldt dat een accijnsverhoging minder effectief zou zijn om het 'doel' van betalen naar gebruik te bereiken. Dit omdat, als in het buitenland getankt wordt, de dieselaccijns niet volledig wordt betaald per gereden kilometer in Nederland. Andere alternatieven blijven geheel onbesproken. Met het oog op het belang van goed onderbouwde besluitvorming over de uitwerking is een analyse van de alternatieve maatregelen noodzakelijk. Dat maakt het ook mogelijk de proportionaliteit van het voorstel beter te beoordelen.

**2.2 Mocht het instrument vrachtwagenheffing ook na heroverweging als minst belastend worden beschouwd dan adviseert het college in de toelichting aan te geven welke alternatieven voor de uitwerking van dit instrument zijn overwogen en te beargumenteren waarom niet voor deze alternatieven is gekozen.**

*Tariefbepaling en –differentiatie*

De toelichting bij het voorstel gaat in op de afwegingen die gemaakt zijn bij het bepalen van de heffingstarieven. De hoogte van het tarief hangt af van het gewicht in kilogram en de euro-emissieklasse van de vrachtwagen en is gemiddeld € 0,149 (prijspeil 2018) per gereden kilometer. Bij het bepalen van de tarieven is volgens de toelichting gezocht naar een balans tussen enerzijds het genereren van netto-opbrengsten voor de terugsluis en anderzijds het bewaken van de Nederlandse concurrentiepositie ten opzichte van haar buurlanden. Daarom wordt aangesloten bij de gemiddelde tarieven zoals gehanteerd worden in België en Duitsland.

Bij de invoering van de vrachtwagenheffing spelen Europese kaders een belangrijke rol. De Eurovignetrichtlijn (Richtlijn 1999/62/EG) bepaalt onder andere de wijze waarop de tarieven van de vrachtwagenheffing mogen worden opgebouwd en verplicht tot een differentiatie van tarieven op basis van de euro-emissieklassen van voertuigen. De Eurovignetrichtlijn bepaalt dat de tarieven moeten worden gedifferentieerd naar euro-emissieklasse, maar deze richtlijn bevat geen regels voor de wijze van differentiatie. De enige harde verplichting uit de richtlijn is dat het maximale tarief tweemaal het tarief van de schoonste emissieklasse mag zijn. De schoonste klasse is EURO VI en schoner. Daar vallen ook emissieloze voertuigen onder. De richtlijn kent geen aparte klasse voor zero emission (elektrisch of waterstof aangedreven voertuigen) en low emission (hybride) voer. Uit de BNC-fiche over de aanpassing van de Eurovignetrichtlijn<sup>4</sup> blijkt dat op dit moment op Europees niveau wel gekeken wordt naar de mogelijkheid voor een aparte klasse voor zero emission voertuigen.

In dit kader is in het voorstel gekozen voor de maximaal toegestane verhouding tussen het tarief voor EURO-0 en EURO-VI-voertuigen. Dit draagt bij aan het stimuleren van het gebruik van schonere vrachtwagens.

---

<sup>4</sup> (Kamerstuk 34734 nr. 9)

### *Keuze wegennet vrachtwagenheffing*

De vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en wegen waarop substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. In spoedgevallen is het mogelijk om door middel van een snelle procedure extra wegvakken aan te wijzen.

Bij de keuze van het wegennet is ook gekeken naar de variabele lasten van de heffing voor transportondernemers. De lasten van de vrachtwagenheffing voor houders van een vrachtwagen zijn afhankelijk van het gekozen tarief per kilometer, het aantal gereden kilometers en de keuze voor het wegennet waarop wordt geheven. De toelichting benoemt dat de raming van de financiële lasten voor Nederlandse transportondernemers varieert tussen de circa € 600 miljoen in geval van een heffing op alleen autosnelwegen en circa € 1,1 miljard per jaar bij een heffing op alle wegen bij een gemiddeld tarief van € 0,149 per kilometer. De voorgestelde keuze voor een heffing op alleen autosnelwegen en wegen waar substantiële uitwijk plaatsvindt liggen naar schatting rondom de € 600 miljoen.

Het college constateert hiermee dat bij de keuze van de tarieven en het wegennet waarop de vrachtwagenheffing gaat worden ingevoerd, verschillende alternatieven zijn overwogen en beargumenteerd.

### *3. Werkbaarheid*

#### *Werking systeem*

Het wetsvoorstel wijst de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan als tolheffer van een vrachtwagenheffing. De houder van een vrachtwagen die gebruik wil maken van weginfrastructuur, dient hiervoor elektronische boordapparatuur mee te nemen of te installeren in de vrachtwagen. Wanneer de vrachtwagen zich bevindt op wegvakken waarvoor de heffing geldt, worden de gereden kilometers geregistreerd met behulp van de boordapparatuur. Private aanbieders van toldiensten zorgen voor deze registratie en voor het namens de houder voldoen van de verschuldigde vrachtwagenheffing. Hiervoor sluiten houders van vrachtwagens een dienstverleningsovereenkomst met deze dienst-aanbieders. De private dienst-aanbieders sluiten op hun beurt een contract met de publieke organisatie die zorgt voor de operationele uitvoering van de vrachtwagenheffing.

Bij de uitwerking van de vrachtwagenheffing zijn verkeersveiligheid en gebruikersgemak uitgangspunten geweest. Het systeem is gelijk aan de systemen die in België en Duitsland worden gebruikt, waardoor boordapparatuur van EETS-aanbieders uit Duitsland en België ook in Nederland kan worden gebruikt, onder voorwaarde dat deze aanbieders door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat worden geaccrediteerd.

Een eenduidig systeem vergemakkelijkt niet alleen het gebruik voor de houder van de vrachtwagen, maar ook voor al het vrachtverkeer over de grens heen en vergemakkelijkt de handhaving. De dienst-aanbieder is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van boordapparatuur, het registreren van de gereden kilometers, het voldoen van het verschuldigde bedrag namens de houder en het onderhouden van de klantrelatie inclusief de daarbij te verwerken persoonsgegevens. Het voordeel van de keuze van een systeem met meerdere private dienst-aanbieders is enerzijds dat de heffing en invordering veel overzichtelijker wordt en anderzijds dat de houder van een vrachtwagen een dienst-aanbieder

kan kiezen die het beste aansluit bij zijn persoonlijke voorkeuren. Daarbij kan worden gekozen tussen een hoofddienstaanbieder of een EETS-aanbieder (*European Electronic Toll Service*). Het wetsvoorstel geeft de hoofddienstaanbieder de verplichting om met elke houder van een vrachtwagen die daarom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten.

#### *Consultatie MKB en sectorpartijen*

De toelichting vermeldt dat er nauw overleg is (geweest) met sectorpartijen over zowel de uitgangspunten voor de heffing als over de besteding van de middelen voor innovatie en verduurzaming van de sector. In de komende periode zal de sector betrokken blijven bij het opstellen van het meerjarenprogramma voor de terugsluis en bij verdere uitwerking van het voorstel. Over de betrokkenheid van het MKB vermeldt de toelichting dat in een vroeg stadium, voor het opstellen van het beleidskader, met diverse typen bedrijven waaronder het MKB gesproken is over ervaringen met het gebruik van boordapparatuur, dienstverlening en het gebruik van andere systemen van kilometerheffing in andere landen. Daarmee wordt op basis van gebruikerservaringen het systeem zo klantvriendelijk mogelijk vormgegeven.

Het college constateert dat bij de uitwerking van het voorgenomen systeem aandacht bestaat voor de werkbaarheid en uitvoerbaarheid van de vrachtwagenheffing en dat hierbij relevante sectorpartijen en MKB nauw worden betrokken. Ook is aansluiting gezocht bij internationale systemen.

Het college ziet bij een aantal elementen uit het voorstel nog wel aandachtspunten voor de werkbaarheid en uitvoerbaarheid voor transportondernemers. Het gaat hierbij vooral om de nog nadere invulling van maatregelen voor de terugsluis en de borging van een continue werking van de systemen.

#### *Uitwerking maatregelen terugsluis*

Het wetsvoorstel bevat een bepaling voor de terugsluis van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing. De bestedingsrichtingen worden, via een meerjarenprogramma terugsluis, in overleg met vertegenwoordigers van de vervoerssector de komende jaren uitgewerkt tot concrete maatregelen. Waar mogelijk wordt aangesloten op bestaande en geplande stimuleringsmaatregelen voor innovatie en verduurzaming. Bij de uitwerking van de maatregelen is één van de geformuleerde randvoorwaarden dat de maatregelen moeten bijdragen aan innovatie en verduurzaming van de vervoerssector en moeten leiden tot een minimale lastendruk voor ondernemers.

Het college acht een lastenluwe en integrale uitwerking van de terugsluismaatregelen essentieel voor de werking van het systeem van de vrachtwagenheffing. Het college acht het ook van belang dat bij de uitwerking van de maatregelen voor de terugsluis expliciet wordt gekeken naar de gevolgen voor het MKB middels een MKB-toets.

### **3.1 Het college adviseert om de individuele maatregelen van de terugsluis vroegtijdig aan ATR voor te leggen om over een lastenluwe invulling ervan te kunnen adviseren.**

**3.2 Het college adviseert om bij de uitwerking van de terugsluis expliciet rekening te houden met de gevolgen voor het MKB en deze met behulp van een MKB-toets in beeld te brengen.**

*Continuïteit systemen*

Het voorstel bevat voor de houder van een vrachtwagen een verplichting om aan de dienst aanbieder te melden wanneer de boordapparatuur constateert dat deze niet goed werkt. Ook dient de houder van een vrachtwagen te melden wanneer hij een signaal ontvangt dat een betaalmiddel ontoereikend is geworden. De dienst aanbieder geeft instructies aan de houder van de vrachtwagen. Het doel hiervan is dat de houder van een vrachtwagen zo snel mogelijk zijn weg kan vervolgen, zonder het risico te lopen op een boete. Nadere regels hiervoor worden bij algemene maatregel van bestuur gesteld. De regeldrukeffecten analyse stelt dat indien de boordapparatuur kapot is, de eigenaar een melding moet maken bij de klantenservice van de dienst aanbieder. Er gaat een nog vast te stellen tijdsperiode in, waarin de boordapparatuur vervangen kan worden. Indien de boordapparatuur niet gelijk vervangen kan worden, moet de chauffeur wachten met rijden tot de boordapparatuur vervangen is. Nadat deze gerepareerd of vervangen is kan de rit worden hervat. Het college wijst op de regeldruk en omzetsderving die kan ontstaan bij defecte boordapparatuur. Het college acht het daarom van belang dat de werking van de apparatuur voldoende geborgd is, zodat transportondernemers niet stil hoeven te staan.

**3.3 Het college adviseert om in de toelichting aan te geven hoe continuïteit van de werking van de boordapparatuur geborgd wordt, zodat transportondernemers bij defecten geen (onnodige) kosten hoeven te maken.**

*4. Gevolgen regeldruk*

In het kader van de wetsvoorbereidingen voor de vrachtwagenheffing is een apart onderzoek naar de administratieve lasten voor ondernemers uitgevoerd. Tijdens de internetconsultatie zijn de eerste bevindingen gedeeld. Deze uitkomsten zijn volgens de toelichting slechts een verkenning van de impact van de invoering van de vrachtwagenheffing op de administratieve lasten van bedrijven en dienst aanbieder in het beoogde stelsel. Naar aanleiding van deze eerste verkenning van administratieve lasten ziet het college een aantal aandachtspunten.

*Regeldruk transportondernemers*

Het vervallen van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens tussen de 3.500 en 12.000 kg zorgt volgens de toelichting voor een afname van de administratieve lasten voor bedrijven. Per vrachtwagen in deze gewichtsklasse gaat het om een afname van de eenmalige kosten van minimaal € 30,75 en maximaal € 35,40, afhankelijk van de gekozen betaalvorm. Daarnaast is sprake van een afname van de structurele jaarlijkse kosten van minimaal € 14,76 en maximaal € 100,59 per vrachtwagen.

Het vervallen van de belasting zware motorvoertuigen (BZM) zorgt voor een afname in de administratieve lasten voor ondernemers. De BZM komt voor alle vrachtwagens die nu in dit kader belastingplichtig zijn te vervallen. Als gevolg daarvan gaat het per vrachtwagen om een afname van de eenmalige kosten van € 30,75 voor de aanvraag van de BZM. Daarnaast is er sprake van een afname van de structurele jaarlijkse regeldrukkosten van € 14,75 per vrachtwagen.

De invoering van de vrachtwagenheffing zorgt voor een toename in de administratieve lasten voor ondernemers. Het gaat daarbij om de volgende handelingen: kennisnemen en voorbereiden van het gebruik van het systeem van de vrachtwagenheffing, verkrijgen van boordapparatuur, boordapparatuur installeren en de heffing voldoen en boordapparatuur controleren voor een rit. Per ondernemer gaat het om een toename van de eenmalige kosten van minimaal € 51,26 en maximaal € 61,51 en per vrachtwagen van eenmalige kosten tussen de € 17,08 en € 41,00. Daarnaast is sprake van een toename van structurele jaarlijkse kosten van € 65,60 per vrachtwagen om aan de betalingsverplichting te voldoen en deze administratief te verwerken.

Introductie van de vrachtwagenheffing zorgt niet voor nalevingskosten. Er zijn voor bedrijven geen inhoudelijke nalevingskosten verbonden aan het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst met een dienstaanbieder. De dienstaanbieder stelt de benodigde boordapparatuur voor de registratie van de gereden kilometers kosteloos beschikbaar aan de houder van een vrachtwagen.

Het college merkt ten positieve op dat bij het regeldrukonderzoek uitgebreide procesplaten zijn gebruikt die op het niveau van handelingen verschillende processen in beeld brengen. Het college constateert echter wel dat de regeldrukgevolgen per transportondernemer voor sommige handelingen grofmazig in beeld zijn gebracht. Daarbij is de regeldruk wel per bedrijf, maar nog niet voor de gehele transportsector gekwantificeerd. Uit ambtelijk overleg met uw ministerie is gebleken dat de precieze getallen nog niet tijdens de internetconsultatiefase beschikbaar zijn, en dus nog geen goede inschatting is te maken van de regeldrukgevolgen voor de gehele transportsector.

Het regeldrukonderzoek vermeldt dat de invulling van het terugsluizen van de inkomsten van de vrachtwagenheffing naar de vervoerssector aanvullende administratieve lasten met zich meebrengt. De uitwerking van de terugsluis is nog niet bekend, waardoor de impact op de administratieve lasten op dit moment nog niet te bepalen is. Het college acht het van belang dat ook de regeldruk van de maatregelen van de terugsluis in beeld worden gebracht.

#### **4.1 Het college adviseert om de totale gevolgen van de regeldruk door invoering van de vrachtheffing per ondernemer en voor de gehele transportsector in beeld te brengen volgens de Rijksbrede methodiek.**

##### *Regeldruk dienstaanbieder*

In de huidige situatie is nog geen sprake van een vrachtwagenheffing in Nederland en zijn er als gevolg daarvan dus nog geen administratieve lasten voor de dienstaanbieders. De invoering van de vrachtwagenheffing heeft als effect dat de eenmalige en structurele administratieve lasten ook toenemen omdat dienstaanbieders na invoering actief worden. Voor zowel EETS-dienstaanbieders als hoofddienstaanbieder geldt dat zij te maken krijgen met eenmalige en structurele administratieve lasten als gevolg van de vrachtwagenheffing. Omdat op dit moment volgens de toelichting nog weinig tot geen kengetallen beschikbaar zijn, ontbreekt op dit moment inzicht in de kwalitatieve en kwantitatieve gevolgen voor de regeldruk voor dienstaanbieders.

#### **4.2 Het college adviseert om de gevolgen voor de regeldruk voor dienstaanbieders kwalitatief en kwantitatief in beeld te brengen.**



### *Dictum*

Gelet op de wezenlijke tekortkomingen in de onderbouwing van nut en noodzaak en de weging en onderbouwing van de minder belastende alternatieven is nog geen eindoordeel over het wetsvoorstel mogelijk. Daarom is het dictum ten aanzien van het voorstel:

#### **Niet indienen.**

Het college benadrukt dat dit dictum geen uitspraak is over de wenselijkheid van een vrachtwagenheffing. Het brengt tot uitdrukking dat de onderbouwing van deze maatregel onvoldoende is voor een goede besluitvorming.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en verneemt graag van u op welke wijze u met onze adviespunten rekening houdt. Het college verzoekt u het aangepaste en definitieve voorstel toe te sturen, opdat het kan beoordelen of een aanvullende zienswijze noodzakelijk is.

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

*w.g.*

  
Voorzitter

  
Secretaris