

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 436

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 november 2023

Met deze derde voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de invoering van de vrachtwagenheffing. De invoering van de vrachtwagenheffing heeft twee doelen. Ten eerste het laten betalen van binnen- en buitenlands vrachtverkeer voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Het tweede doel is het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector. Hiervoor wordt het tarief van de vrachtwagenheffing gedifferentieerd naar CO₂-uitstoot van het voertuig én worden de netto-inkomsten van de vrachtwagenheffing ingezet voor innovatie en verduurzaming.

In deze voortgangsbrief wordt ingegaan op de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van het heffingssysteem, het actuele beeld van de invoerings- en exploitatiekosten, de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector voor 2024 en 2025 en tot slot de voorgestelde wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing in verband met gewijzigde Europese tolheffingsregels.

Realisatie heffingssysteem

De inzichten over de planning van de start van de vrachtwagenheffing zijn ongewijzigd. Dit betekent dat de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 start. RDW, Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Rijkswaterstaat (RWS) en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) realiseren in opdracht van lenW het heffingssysteem voor de vrachtwagenheffing. Daarbij is RDW als centrale uitvoeringsorganisatie gepositioneerd binnen een model met een dominante rol voor private dienstaanbieders.

Voor de verduurzaming van de vervoerssector is een vlotte invoering van de vrachtwagenheffing van groot belang. Als opdrachtgever streeft lenW daarom naar een stabiele opdracht voor de uitvoeringsorganisaties.

Eventuele beleidswijzigingen hebben namelijk invloed op de lopende aanbestedingen en de realisatiewerkzaamheden. Een vertraging van de invoering zou tot gevolg hebben dat de verwachte CO₂- en stikstofreductie later tot stand komt.

Het afgelopen halfjaar is een aantal belangrijke resultaten behaald. RDW heeft twee aanbestedingsprocedures gestart. De eerste aanbesteding betreft het contracteren van de hoofddienstaanbieder (HDA). De HDA is een toldienstaanbieder met speciale verplichtingen. De HDA is verplicht om iedere gebruiker die zich meldt als klant te accepteren. Hiermee is verzekerd dat elke houder van een vrachtwagen over een contract en boordapparatuur kan beschikken, en daarmee aan zijn verplichtingen kan voldoen. Het contract voor de HDA wordt naar verwachting in de tweede helft van 2024 gesloten. De benodigde financiële dekking voor het aangaan van deze verplichting is opgenomen in de begroting van het Mobiliteitsfonds.

Houders van een vrachtwagen kunnen er ook voor kiezen om een overeenkomst te sluiten met een EETS-aanbieder. Dat is een toldienstaanbieder die, op grond van de EETS-richtlijn¹, in toldomeinen van meerdere lidstaten zijn diensten aanbiedt. Dat maakt het mogelijk dat een houder bij slechts één EETS-aanbieder in de EU een contract hoeft te sluiten, met één boordapparaat door verschillende EETS-gebieden kan rijden en uiteindelijk één factuur krijgt. Zoals toegelicht in de vorige voortgangsbrief² is RDW gestart met het voorbereiden van de accreditatie van EETS-aanbieders. De verwachting is dat het Ministerie van IenW medio 2024 de EETS-gebiedsverklaring publiceert. Dit document bevat de algemene voorwaarden en specifieke verplichtingen voor de EETS-aanbieders om diensten aan te kunnen bieden in het kader van de vrachtwagenheffing. De voorbereidingen zijn erop gericht dat RDW vanaf eind 2024 EETS-aanbieders kan accrediteren.

De tweede aanbesteding die RDW is gestart betreft de inkoop van waarnemings-apparatuur met de bijbehorende backoffice. Deze dienstverlening maakt het mogelijk om vrachtwagens waar te nemen met wegkantapparatuur. Dit is nodig om toe te zien op de naleving van de verplichtingen uit de Wet vrachtwagenheffing. Het contract voor de waarneming wordt naar verwachting medio 2024 gesloten. De benodigde financiële dekking voor het aangaan van deze verplichting is opgenomen in de begroting van het Mobiliteitsfonds.

Invoerings- en exploitatiekosten

In de vorige voortgangsbrief is de Kamer geïnformeerd over optimalisaties die zijn doorgevoerd in de uitvoering van de vrachtwagenheffing. In die brief is ook aangegeven dat maatregelen om risico's uit de aanbestedingen op te vangen extra kosten met zich mee kunnen brengen. Daarnaast kunnen ook de marktomstandigheden zorgen voor hogere kosten. In de vorige voortgangsbrief is toegezegd de Kamer in deze brief nader te informeren over de eventuele gevolgen van de beschreven inzichten voor de raming van de invoerings- en exploitatiekosten van de vrachtwagenheffing.

¹ EETS-richtlijn: Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91).

² Kamerstuk 31 305, nr. 404.

RDW heeft als centrale uitvoeringsorganisatie van de vrachtwagenheffing de kostenramingen voor de invoering en de exploitatie van het heffings-systeem geactualiseerd. Dit zijn belangrijke bouwstenen voor de totale programmaraming. De doorgevoerde optimalisaties in de uitvoering van de vrachtwagenheffing leiden tot kostenbesparingen. Hier staan echter ook prijsstijgingen van personele inzet, producten en diensten tegenover, onder meer ten gevolge van de huidige marktontwikkelingen. De reservering in het Mobiliteitsfonds voor de invoeringskosten blijft daarom ongewijzigd. Deze bedraagt € 400 miljoen (prijspeil 2021) en zal nog worden geïndexeerd. De raming van de jaarlijkse exploitatiekosten ligt nog steeds binnen de bandbreedte waar tot nu toe vanuit is gegaan, namelijk tussen de € 100 en € 125 miljoen (prijspeil 2018). Ook deze bedragen worden geïndexeerd. De (geïndexeerde) invoeringskosten en de jaarlijkse exploitatiekosten worden gefinancierd uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing.

De raming van de kosten voor de invoering en de jaarlijkse exploitatie van de vrachtwagenheffing kent, zoals gebruikelijk bij grote projecten, onzekerheden.

Zoals eerder in deze brief toegelicht lopen op dit moment twee belangrijke aanbestedingen voor de realisatie van het heffingssysteem. De gunningen van deze meerjarige contracten staan gepland voor 2024. Zodra de aanbestedingen zijn afgerond wordt het risicoprofiel van het programma herijkt. Dan is met meer zekerheid te zeggen of de kosten van de invoering en exploitatie binnen de budgetreservering in het Mobiliteitsfonds blijven. Op dat moment wordt de Kamer geïnformeerd over het actuele beeld.

In 2021 is de Kamer geïnformeerd over de raming van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing.³ In die brief is ook aangegeven dat in de ontwerpbegroting van het jaar voorafgaand aan de invoering, de definitieve raming wordt opgenomen voor de eerste vierjarige periode na invoering van de vrachtwagenheffing. Omdat de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 start, zal de definitieve raming in de ontwerpbegroting van 2025 worden opgenomen. Deze wordt op Prinsjesdag 2024 aan de Kamer aangeboden.

Innovatie en verduurzaming van de vervoerssector

Op 14 juli jl. is de Kamer⁴ gemeld dat in overleg met de vervoerssector en met nauwe betrokkenheid van andere belanghebbenden een eerste concept-meerjarenprogramma voor de jaren 2026–2030 is opgesteld. Dit concept-meerjarenprogramma bevat een voorstel voor een pakket van subsidiemaatregelen die vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing gefinancierd kunnen worden. Gelet op de motie van het lid Van Ginneken c.s., waarin de regering werd verzocht om te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025⁵ en vergelijkbare verzoeken vanuit een groot aantal belanghebbenden is tevens een stimuleringspakket voor de jaren 2024–2025 opgesteld. Zoals aangegeven in het schriftelijk overleg met de Kamer over het BNC-fiche Europese Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, wordt hierbij niet alleen gekeken naar 2025, maar tevens naar 2024.⁶

³ Kamerstuk 35 910, nr. 5.

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 411.

⁵ Kamerstuk 35 910, nr. 15.

⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 3683.

Van 17 juli tot en met 4 september 2023 heeft een internetconsultatie over dit concept-meerjarenprogramma 2026–2030 en dit stimuleringspakket 2024–2025 plaatsgevonden. Met deze brief ontvangt de Kamer informatie over de uitkomsten van de internetconsultatie en de mkb-toets. Voorts wordt ingegaan op het gesprek met de vertegenwoordigers van de vervoerspartijen en op het definitieve stimuleringspakket 2024–2025 dat is bijgevoegd bij deze brief.

Reacties internetconsultatie concept-meerjarenprogramma

Zoals aangegeven in de nota naar aanleiding van het verslag van het wetsvoorstel vrachtwagenheffing⁷ zijn naast de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN ook een groot aantal andere belanghebbenden betrokken bij de opstelling van het concept-meerjarenprogramma en het concept-stimuleringspakket. Ook de afgelopen maanden zijn deze gesprekken gecontinueerd.

De belanghebbenden en andere geïnteresseerden hebben daarnaast schriftelijk kunnen reageren via een internetconsultatie. Dit heeft geleid tot 37 reacties, waarvan 32 openbaar zijn. De reacties waren afkomstig van partijen betrokken bij laadinfrastructuur, elektrisch vrachtverkeer, exploitatie van waterstoftankstations, wetenschappers, overheden, milieuorganisaties en particulieren. De meeste reacties spraken steun uit voor het voorliggende concept-meerjarenprogramma en bestempelden het belang van de subsidies als positief en noodzakelijk. Vanwege de investeringen die batterij-elektrische of waterstofvrachtwagens vergen, is, zonder financiële ondersteuning de transitie naar emissievrij transport voor veel ondernemers niet haalbaar. Hierbij vroegen meerdere indieners nadrukkelijk aandacht voor de positie van het mkb. Door sommige partijen is eveneens nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de voorfinanciering van het stimuleringspakket 2024–2025. Gelet op de invoering van zero-emissiezones in 2025 is het wenselijk dat de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector zo spoedig mogelijk van start gaan. Ook deden sommige indieners suggesties voor het stimuleren van andere oplossingsrichtingen, zoals het investeren in het gebruik van hernieuwbare brandstoffen. Bij deze brief is een uitgebreide samenvatting van de reacties gevoegd.

Uitkomsten mkb-toets

Tijdens het wetgevingsoverleg over de Wet Vrachtwagenheffing op 14 maart 2022 (Kamerstuk 35 910, nr. 21) is aan het lid Van der Molen (CDA) toegezegd om een mkb-toets te organiseren over de verschillende maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Dit moet inzichtelijk maken wat de effecten zijn voor mkb-ondernemers. Ik vind het belangrijk dat zowel grote als kleine transportondernemingen die vrachtwagenheffing gaan betalen, kunnen profiteren van de investeringen in innovatie en verduurzaming. Dit is ook opgenomen als één van de randvoorwaarden voor de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector.

In augustus en september is tweemaal een poging gedaan een mkb-toets te organiseren. Voor een mkb-toets is deelname van minimaal vijf mkb'ers noodzakelijk. Omdat voor beide sessies onvoldoende aanmeldingen waren, heeft er uiteindelijk geen formele mkb-toets plaatsgevonden. Wel is er op individuele basis contact geweest met de ondernemers die zich hadden aangemeld. Hierbij gaven de meeste mkb'ers aan graag te willen overstappen op vormen van CO₂-neutraal vrachtvervoer, maar op te zien

⁷ Kamerstuk 35 910, nr. 7.

tegen de hoge investeringen die een batterij-elektrische vrachtwagen vergt. Ook is de combinatie van de verschillende steunmaatregelen voor sommige mkb'ers niet overzichtelijk.

Stimuleringspakket 2024/2025

In de begroting van het Mobiliteitsfonds is voor 2024 € 70 miljoen en voor 2025 € 100 miljoen gereserveerd om de verduurzaming van het vrachtvervoer te versnellen.⁸ Deze middelen worden na de start van de vrachtwagenheffing vanuit de heffingsopbrengsten terugbetaald aan het Mobiliteitsfonds. Met deze voorfinanciering is invulling gegeven aan de motie van het lid Van Ginneken c.s.

In het voorstel voor de begroting voor 2024⁹ is aangegeven dat € 45 miljoen beschikbaar komt voor de Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET) voor 2024 en € 55 miljoen voor 2025. Daarnaast zal in 2024 € 10 miljoen beschikbaar komen voor de subsidieregeling private laadinfrastructuur, waarvan de inzet is deze in de zomer van 2024 open te stellen. Voor de besteding van de totale € 110 miljoen is instemming van beide Kamers met de begroting voor het Mobiliteitsfonds voor 2024 een voorwaarde.

Op verzoek van meerdere stakeholders en de vervoerspartijen wordt tevens met voorrang gewerkt aan een subsidieregeling voor logistieke efficiëntie. De inzet is deze al in oktober 2024 open te stellen, in plaats van pas begin 2025. Verder hebben de vervoerspartijen aangegeven voorstander te zijn van een hoger budget voor AanZET. In de brief van 19 september 2023¹⁰ is aangegeven dat openstelling van AanZET zal plaatsvinden na autorisatie van de begroting. Het streven is om AanZET uiterlijk in het voorjaar van 2024 open te stellen. Tijdens de voorjaarsbesluitvorming zal besloten worden over de allocatie van het resterende budget voor 2024 (€ 15 miljoen) en 2025 (€ 45 miljoen), zodat rekening gehouden kan worden met de uitputting van AanZET. Daarbij zal tevens rekening worden gehouden met het aantal intekeningen op de subsidieregeling voor waterstof in mobiliteit (SWiM) en overige budgettaire ontwikkelingen.

In lijn met artikel 12 van de Wet vrachtwagenheffing en artikel 4 van de Bestuursovereenkomst terugsluis heb ik op 12 oktober 2023 overlegd met de voorzitters van de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN over het stimuleringspakket. De vervoerspartijen verwelkomden dat de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector reeds in 2024 van start kunnen gaan. Zij riepen op tot het spoedig starten van de subsidieregeling voor logistieke efficiëntie, omdat dit bijdraagt aan de vermindering van het aantal vrachtkilometers. Dit draagt bij aan de verduurzaming en het verdienvermogen van de sector. Bovendien leidt dit tot een verbeterde verkeersveiligheid en doorstroming. Voorts vroegen de vervoerspartijen nadrukkelijk aandacht voor het mkb. Naar aanleiding daarvan worden de subsidies voor kleine ondernemers voor de aanschaf van een zero-emissie vrachtwagen voor 2024 niet verlaagd, zoals eerder wel was voorgesteld. Ook bij de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur en de subsidieregeling voor logistieke efficiëntie zal gekeken worden op welke wijze kleine ondernemers maximaal ondersteund kunnen worden. Dit kan zowel door hogere subsidiebedragen voor deze groep beschikbaar te stellen, alsook

⁸ Kamerstuk 36 410 A, nr. 2.

⁹ Kamerstuk 36 410 XII, nr. 2.

¹⁰ Kamerstuk 36 410 XII, nr. 12.

door andere ondersteuning, bijvoorbeeld in de vorm van een mkb-loket of een expertisecentrum.

Het definitieve stimuleringspakket 2024–2025 is bijgevoegd bij deze brief. De inzet is het meerjarenprogramma 2026–2030 op Prinsjesdag 2024 te publiceren. Vaststelling van het Meerjarenprogramma is naar verwachting aan een nieuw kabinet.

Implementatie gewijzigde Europese tolheffingsregels

Voor de start van de vrachtwagenheffing moet de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd worden. Dit betreft de implementatie van gewijzigde tolheffingsregels van de Europese Unie.^{11, 12} De Nederlandse overheid moet zorgdragen voor een tijdige en juiste implementatie van EU-regelgeving. Om de realisatie van de vrachtwagenheffing niet te vertragen, is – conform het kabinetsbeleid – gekozen voor een zuivere en lastenluwe implementatie van de EU-wetgeving. Bij de realisatie van het heffingssysteem anticipeert RDW reeds op de implementatie van de gewijzigde Europese tolheffingsregels.

Op 14 juli 2023 is de Kamer geïnformeerd over het onderzoek dat is uitgevoerd naar de mogelijke tariefstructuren en de effecten daarvan.¹³ In die brief is de Kamer ook geïnformeerd over de voorkeursvariant voor de nieuwe tariefstructuur. In aanvulling op dit onderzoek is in het kader van de wetsvoorbereiding een juridische toets op de beoogde tariefstructuur uitgevoerd, waaruit bleek dat deze voldoet aan de gewijzigde richtlijn.¹⁴ Daarnaast is de houdbaarheid van de tariefstructuur in de toekomst onderzocht.¹⁵ Ook zijn de gevolgen voor de administratieve lasten van de voorstellen in beeld gebracht.¹⁶

De voorkeursvariant voor de tarieven is verwerkt in een conceptwetsvoorstel. Daarnaast leidt de implementatie van de gewijzigde richtlijn tot een aantal andere wijzigingen, die eveneens zijn opgenomen in het conceptwetsvoorstel. Hieronder worden de belangrijkste voorgestelde wijzigingen en de planning van het voorstel toegelicht.

Tarieven

De belangrijkste wijziging betreft de tariefstructuur. De tarieven moeten op basis van de gewijzigde richtlijn gebaseerd worden op de CO₂-emissieklasse van het voertuig. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de onderstaande vijf emissieklassen.

¹¹ De wijziging van de richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen (ook bekend als Eurovignetrichtlijn).

¹² Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 (PbEU 2022, L 69/1).

¹³ Kamerstuk 31 305, nr. 411.

¹⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2023/09/29/notitie-tariefstructuur-advies-vrachtwagenheffing>.

¹⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2023/09/29/notitie-aanbevelingen-kilometerheffing-advies-vrachtwagenheffing>.

¹⁶ www.vrachtwagenheffing.nl/documenten.

CO ₂ -emissieklasse 1	voertuigen die niet zuiniger zijn dan de Europese norm
CO ₂ -emissieklasse 2	<5% minder uitstoot dan de Europese norm
CO ₂ -emissieklasse 3	<8% minder uitstoot dan de Europese norm
CO ₂ -emissieklasse 4	emissiearme voertuigen
CO ₂ -emissieklasse 5	emissievrije voertuigen

CO₂-emissieklassen 2 tot en met 5 bestaan uit voertuigen die in oplopende mate zuiniger zijn dan de Europese norm. Emissievrije voertuigen zijn ingedeeld in CO₂-emissieklasse 5. Voor vrachtwagens die in CO₂-emissieklasse 2 of 3 vallen, dient de CO₂-emissieklasse door de dienst aanbieder iedere zes jaar opnieuw te worden vastgesteld aan de hand van de actuele norm. In 2026 valt naar verwachting 91% van de gereden kilometers onder CO₂-emissieklasse 1. Door het stimuleringsbeleid zal het aandeel emissievrije voertuigen na 2026 naar verwachting jaarlijks toenemen.

De onderstaande tabellen geven de voorgestelde totale tarieven per gereden kilometer weer, op wegvakken waarop de vrachtwagenheffing geldt (prijspeil 2019). Deze zijn gebaseerd op de voorkeursvariant waarover de Kamer in de eerdergenoemde brief van 14 juli 2023 is geïnformeerd. In lijn met de motie van het lid Grinwis c.s.¹⁷ is uitgegaan van de maximale korting voor emissievrije voertuigen.

CO ₂ -emissieklasse 1								
Toegestane maximum massa (kg)	euro-emissieklasse							
	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 6+
meer dan 3.500 tot 12.000	0,213	0,174	0,165	0,145	0,127	0,103	0,089	0,087
12.000 tot 18.000	0,308	0,247	0,235	0,208	0,180	0,147	0,126	0,124
18.000 tot en met 32.000	0,340	0,287	0,272	0,242	0,208	0,167	0,143	0,140
meer dan 32.000	0,383	0,322	0,309	0,274	0,234	0,185	0,158	0,155

Toegestane maximum massa (kg)	CO ₂ -emissieklasse			
	2	3	4	5
meer dan 3.500 tot 12.000	0,081	0,072	0,050	0,020
12.000 tot 18.000	0,114	0,101	0,069	0,028
18.000 tot en met 32.000	0,130	0,116	0,079	0,028
meer dan 32.000	0,144	0,130	0,087	0,030

In lijn met het uitgangspunt van de huidige Wet vrachtwagenheffing bedraagt het gemiddelde tarief 15 cent per kilometer in prijspeil 2019. Dit komt overeen met 16,7 cent per kilometer in prijspeil 2023. Bij het berekenen van het gemiddelde tarief is uitgegaan van de verwachte samenstelling van het wagenpark in 2026.

Tariefopbouw

Op basis van de Europese richtlijn is het voorstel om de vrachtwagenheffing samen te stellen uit drie heffingen. Het te betalen tarief is de som van deze heffingen, zoals weergegeven in de hiervoor toegelichte tabel. Het conceptwetsvoorstel gaat uit van een infrastructuurheffing, een

¹⁷ Kamerstuk 35 910, nr. 19.

externekostenheffing voor luchtverontreiniging en geluidshinder en een externekostenheffing voor CO₂-emissies. De infrastructuurheffing beoogt een deel van de gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten van de weginfrastructuur in rekening te brengen. De externekostenheffingen brengen een deel van de kosten in rekening die verband houden met de door het vrachtverkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, geluidshinder en CO₂-emissies.

Vrijstelling emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg

In het conceptwetsvoorstel zal worden voorgesteld om gebruik te maken van de mogelijkheid in de richtlijn om emissievrije vrachtwagens met een maximaal toegestaan gewicht tot en met 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing. De aanleiding is dat het gewicht van kleine bedrijfsvoertuigen, zoals voertuigen die voor stadsdistributie worden ingezet, hoger wordt door elektrificatie. Door het extra gewicht van de alternatieve aandrijflijn kan het emissievrije voertuig zwaarder worden dan 3.500 kg. Het vrijstellen van emissievrije vrachtwagens met een maximaal toegestaan gewicht tot en met 4.250 kg draagt bij aan het verduurzamen van het wagenpark.

Explicitering verbod op discriminatie

In de gewijzigde richtlijn is 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. Het conceptwetsvoorstel geeft hier uitdrukking aan.

Vervolg

RDW is gevraagd om een uitvoeringstoets uit te voeren om de gevolgen van de voorgestelde wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing voor de uitvoering in beeld te brengen. Op 20 november 2023 is de internetconsultatie over het conceptwetsvoorstel gestart. Ook is het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) gevraagd om een advies uit te brengen. Na afronding van de uitvoeringstoets, de internetconsultatie en na ontvangst van het ATR-advies wordt een nieuwe versie van het wetsvoorstel opgesteld. Dit wordt vervolgens voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State. De verwachting is dat het wetsvoorstel uiterlijk eind 2024 wordt aangeboden aan de Kamer. Om te voldoen aan de gewijzigde Europese tolheffingsregels en om duidelijkheid te geven aan de uitvoerende organisaties is het wenselijk om de parlementaire behandeling ruim voor de start van de vrachtwagenheffing af te ronden.

Tot slot

Het afgelopen halfjaar zijn weer belangrijke stappen gezet op weg naar de start van de vrachtwagenheffing. Zo zijn de aanbestedingen voor de realisatie van het heffingssysteem gestart, is het stimuleringspakket 2024/2025 voor de innovatie en verduurzaming van de vervoerssector in overleg met de sector opgesteld en kan de internetconsultatie voor de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing van start gaan. Voor de zomer kunt u de volgende voortgangsbrief verwachten, waarin ik de Kamer informeer over de stand van zaken op dat moment.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers