Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
21 mei 2026

Onze referentie
IenW/BSK-2026/90243

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Programmadirectie Vrachtwagenheffing
Beleid, Juridisch Kader en Communicatie

Beslistermijn
22-05-2026

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Kamerbrief inzake motorrijtuigenbelasting kermisexploitanten en appreciatie motie Prickaertz c.s.

Aanleiding

Tijdens het wetgevingsoverleg wijziging begrotingsstaten IenW van 18 mei jl. heeft u aan lid Prickaertz (PVV) toegezegd nog deze week schriftelijk terug te komen op zijn vraag inzake de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor kermisexploitanten en daarbij ook zijn motie over dit onderwerp te appreciëren. Via deze nota krijgt u de Kamerbrief voorgelegd.

Geadviseerd besluit

Ondertekenen van bijgevoegde Kamerbrief waarin u de vraag van het lid Prickaertz beantwoordt en de motie Prickaertz c.s. inzake het behoud van het kwarttarief voor de motorrijtuigenbelasting voor kermisexploitanten ontraadt.

NB: de MRB valt onder de portefeuille van de staatssecretaris van Fiscale zaken. Met FIN is besproken dat u zelf deze brief kunt sturen omdat het geen nieuw beleid betreft.

Kernpunten

- In het debat heeft lid Prickaertz (PVV) aangegeven dat de kermisbranche door de invoering van de vrachtwagenheffing al op 1 juli 2026 het kwarttarief van de MRB verliest (i.p.v. per 1 januari 2028) én gaat betalen per gereden kilometer. Het lid Prickaertz heeft u gevraagd of u bereid bent opnieuw te kijken naar een structurele uitzondering voor deze sector, zodat deze typisch Nederlandse traditie niet langzaam verdwijnt. Ook heeft hij een motie ingediend waarin wordt verzocht om de structurele uitzonderingspositie voor motorrijtuigen van kermisexploitanten binnen de MRB te behouden door het kwarttarief te handhaven en af te zien van verdere verhogingen. Na uw toezegging om nog deze week een brief te sturen is de motie aangehouden.
- Voor kermis- en circusexploitanten geldt momenteel een kwarttarief in de MRB. Het kabinet vindt het wenselijk om uitzonderingen in de MRB te beëindigen, teneinde het stelsel eenvoudiger, rechtvaardiger en beter uitvoerbaar te maken. Het beëindigen van de kwarttarieven vermindert een hoge mate van selectiviteit in beleid. In het (vastgestelde) Belastingplan 2026 is daarom opgenomen dat alle kwarttarieven worden afgeschaft.
- Zonder vrachtwagenheffing zouden kermis- en circusexploitanten de volle 100% MRB gaan betalen. Echter met de invoering van de vrachtwagenheffing op 1 juli a.s. wordt ook de MRB verlaagd. De MRB verdwijnt voor

vrachtwagens tot 12 ton en wordt voor zwaardere vrachtwagens verlaagd tot het Europees minimum. Dit geldt ook voor kermis- en circusexploitanten.
- Kermis- en circusexploitanten betalen momenteel gemiddeld circa €75 per kwartaal aan MRB. Afhankelijk van het specifieke voertuig kan een hoger of lager tarief gelden. Bij het afschaffen van de kwarttarieven zou dit bedrag voor zware vrachtwagens in het merendeel van de gevallen circa €300 per kwartaal bedragen. Echter als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing gaat het Europees minimumtarief gelden. Voor vrachtauto's tot 12 ton wordt het tarief dan nihil. Zware vrachtauto's boven de 40 ton gaan circa €150 per kwartaal betalen.
- Het beëindigen van het kwarttarief voor vrachtwagens per 1 juli 2026 door de Belastingdienst kan niet meer worden teruggedraaid. De wijzigingen zijn inmiddels al in de systemen van de Belastingdienst doorgevoerd.

Krachtenveld
- Op 4 mei jl. heeft een ambtelijk gesprek plaatsgevonden met de BOVAK (Nationale Bond van Kermisondernemers) en NKB (De Nederlandse Kermisbond). Tijdens het gesprek hebben de organisaties aangegeven dat zij het er niet mee eens zijn dat vrachtwagens die worden gebruikt door de kermis- en circusbranche onder de vrachtwagenheffing vallen.
- In aanloop naar het gesprek is er een bericht in het AD verschenen met de titel: 'Nieuwe vrachtwagenheffing kost kermisbazen duizenden euro's: 'Wij gaan actievoeren'. Hierin wordt door de BOVAK geuit dat de heffing tot hogere kosten zal leiden voor de branche en dat actievoeren niet wordt uitgesloten.
- In het gesprek is aan de kermisbranche toegelicht dat niet wordt afgeweken van de in de Wet vrachtwagenheffing vastgestelde uitzonderingen en tariefstructuur, omdat dit niet pas bij de doelstelling van de vrachtwagenheffing: eigenaren van vrachtwagens per kilometer laten betalen voor het gebruik van de weg.
- Verder hebben de BOVAK en NKB het signaal afgegeven dat de subsidies die worden betaald vanuit netto-opbrengsten – de zogenoemde terugsluis – voor hun achterban niet goed bruikbaar zijn. Er is afgesproken om nader in gesprek te gaan over eventuele mogelijkheden om de terugsluismaatregelen ook voor deze branche inzetbaar te laten zijn.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Toelichting
Uitgangspunt van de vrachtwagenheffing is dat er zo min mogelijk voertuigen worden uitgezonderd. Dit past bij het doel van de vrachtwagenheffing dat eigenaren van vrachtwagens gaan betalen per gereden kilometer. Daarbij geldt: Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het bedrag per kilometer. Immers, lichtere voertuigen brengen minder schade toe aan de wegen. Verder past de differentiatie van de tarieven naar emissies bij het doel van de vrachtwagenheffing om het vrachtwagenpark te elektrificeren. Zo worden de CO_2-uitstoot en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verminderd.

Financiële impact voor kermisondernemers
Wat de financiële impact is van de invoering van de vrachtwagenheffing verschilt per kermisondernemer en hangt af van de gereden kilometers op het heffingsnetwerk en de gewichts- de emissieklasse van het voertuig. In de

internetconsultatie voor de Wet vrachtwagenheffing (2019) heeft de BOVAK aangegeven dat kermisondernemers gemiddeld per jaar tussen de 3500 en 5000 km rijden. In het algemeen gebeurt dit met relatief oude vrachtwagens.

Op basis van deze cijfers, ervan uitgaande dat 80 procent (dit is eerder een overschatting) van de kilometers op het heffingsnetwerk wordt gereden en dat er gebruik wordt gemaakt van oudere dieselvrachtwagens (euro-emissieklasse 3-5) in de zwaarste gewichtsklasse, kan worden ingeschat dat deze ondernemers zo'n €660 tot €1400 per jaar kwijt zijn aan vrachtwagenheffing. Er zijn echter ook kermisexploitanten die beschikken over vrachtwagens van euro-emissieklasse 6. Zij zullen, afhankelijk van het gewicht van het voertuig, zo'n €560 tot €800 per jaar kwijt zijn aan vrachtwagenheffing.

Daarnaast zal vanaf de invoering van de vrachtwagenheffing het Europees minimumtarief gelden voor de MRB. In het geval van de zware vrachtwagens (> 40 ton) uit het voorbeeld hierboven gaat het om een tarief van ca. €150 per kwartaal. Momenteel betalen kermisexploitanten gemiddeld ca. €75 per kwartaal aan MRB, waarbij afhankelijk van het specifieke voertuig een hoger of lager tarief kan gelden.

Tijdelijke korting vrachtwagenheffing en MRB
Het beëindigen van het kwarttarief van de MRB en de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026 vindt plaats in een periode waarin brandstofprijzen gestegen zijn als gevolg van het conflict in het Midden-Oosten. Per brief van 20 april jl. heeft het kabinet een aantal concrete maatregelen aangekondigd, waar ook kermisexploitanten van profiteren. Zo wordt vanaf 1 juli 2026 gedurende een halfjaar een nihiltarief in de MRB gehanteerd voor alle vrachtauto's. Daarnaast worden, naar aanleiding van de op 23 april jl. aangenomen motie-Flach c.s. en motie-Eerdmans/Wilders, de tarieven van de vrachtwagenheffing tijdelijk verlaagd (nota: IenW/BSK-2026/84842). Ook kermisexploitanten met vrachtwagens profiteren hiervan.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief inzake motorrijtuigenbelasting kermisexploitanten en appreciatie motie Prickaertz c.s.	Kamerbrief inzake motorrijtuigenbelasting kermisexploitanten en appreciatie motie Prickaertz c.s.