

Vergaderjaar 2021–2022

**35 910**

## **Regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken (Wet vrachtwagenheffing)**

**Nr. 6**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 17 november 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **Inhoudsopgave**

**blz.**

|   |    |
|---|----|
| Inleiding   | 2  |
| Algemeen  | 3  |
| <i>Aanleiding voor een vrachtwagenheffing</i>             | 3  |
| <i>Doelstellingen</i>                                     | 4  |
| <i>Een wettelijke regeling voor de vrachtwagenheffing</i> | 4  |
| Hoofdpijnen van het voorstel                              | 5  |
| <i>Inleiding</i>  | 5  |
| <i>Vrachtwagenheffing</i>                                 | 5  |
| <i>Tarieven</i>   | 7  |
| <i>Betaling en invordering</i>                            | 9  |
| <i>Hoofddienstaanbieder</i>                               | 9  |
| <i>Terugsluis</i>   | 9  |
| <i>Handhaving</i>   | 12 |
| <i>Gegevensbescherming</i>                                | 12 |
| <i>Slotbepalingen</i>                                     | 12 |
| Verhouding tot bestaande regelgeving en hoger recht       | 13 |
| <i>Europese wetgeving</i>                                 | 13 |
| Uitvoering  | 13 |
| <i>Onderdelen van de uitvoering</i>                       | 13 |
| <i>Financiële gevolgen</i>                                | 13 |
| <i>Terugsluis</i>   | 15 |
| <i>Monitoring</i>   | 16 |
| Privacy   | 16 |
| Gevolgen  | 16 |
| Regeldruk   | 16 |

|   |    |
|---|----|
| <i>Gevolgen voor bedrijven</i>                  | 16 |
| <i>Gevolgen voor het milieu</i>                 | 16 |
| <i>Maatschappelijke kosten- en batenanalyse</i> | 17 |
| <i>Privacy Impact Assessment</i>                | 17 |
| Advisering en consultatie                       | 18 |
| <i>Toetsen</i>                                  | 18 |
| <i>Consultatie</i>                              | 18 |
| Inwerkingtreding en notificatie                 | 18 |
| Artikelsgewijs deel                             | 19 |

## **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel Regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken (Wet vrachtwagenheffing). Deze leden hebben nog enkele vragen over het wetsvoorstel.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben daarbij nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en willen de regering nog enkele kritische vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van onderhavige wet. Deze leden hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel dat de invoering van een vrachtwagenheffing mogelijk moet maken. Deze leden staan in beginsel positief ten aanzien van deze heffing. Wel hebben zij nog enkele bezwaren en opmerkingen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden zijn voorstander van een vrachtwagenheffing, maar hebben nog enkele opmerkingen en vragen over de implementatie en invulling hiervan.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat er eindelijk een wetsvoorstel ligt voor de invoering van de vrachtwagenheffing. Deze leden zien dit als een belangrijk instrument voor de verduurzaming van het goederenvervoer over de weg. Deze leden zien echter nog wel verbeterpunten en hebben daar enkele kritische vragen over.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing. Deze leden zien betalen naar gebruik als een broodnodige stap naar minder file- en milieudruk in Nederland. Deze leden hebben nog enkele vragen en opmerkingen bij het wetsvoorstel.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden hebben nog enkele vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Dit lid is geen voorstander van lastenverhogingen, maar kan zich vinden in het voorstel, waarbij er enerzijds ook een lastenverlichting plaatsvindt en anderzijds een terugsluis plaatsvindt van gelden naar de sector ten behoeve van duurzaamheid en innovatie. De zorg van dit lid zit hem dan ook vooral in dat punt: dat het verschil tussen de bruto

en netto terugsluis dermate groot wordt dat er van verduurzaming en innovatie niets terecht komt en de terugsluis feitelijk bedoeld is om de inrichting van het proces rondom de vrachtwagenheffing en het verlies van dieselaccijns te compenseren.

## **Algemeen**

De leden van de GroenLinks-fractie waren verheugd dat vijftien landen en tal van bedrijven in de transportsector over willen stappen op schoon zwaar wegvervoer. Op Nederlands initiatief zetten zij op de klimaatop in Glasgow hun handtekening onder de ambitie dat vanaf 2040 alle nieuwe vrachtwagens en bussen in hun land rijden zonder uitlaatgassen. Gezien deze Nederlandse inzet, zijn deze leden verbaasd dat zij de uitvoering daarvan niet goed terugzien in het voorliggende wetsvoorstel. Kan de regering reflecteren op de samenhang tussen deze twee trajecten?

### *Aanleiding voor een vrachtwagenheffing*

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering waarom zij deze dure, technisch ingewikkelde en betuttelende maatregel invoert, welke geen positieve bijdrage levert aan onze economie.

De leden van de SP-fractie constateren dat de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing deels terugvloeien naar de sector in de vorm van verduurzaming en innovatie. Deze leden steunen dit uitgangspunt, al moeten zij opmerken dat de invulling van de terugsluis nog weinig concreet oogt. Tevens constateren deze leden dat de transportsector zich constructief opstelt bij de aanloop naar de vrachtwagenheffing en dat verdient een compliment. Dat het speelveld voor bedrijven uit binnen- en buitenland wordt gelijkgetrokken is een nodige stimulans die er zowel voor zorgt dat buitenlandse kentekenhouders evenredig gaan bijdragen aan het weggebruik als wel dat de transportsector collectief de slag naar verduurzaming kan gaan maken.

De leden van de PvdA-fractie onderschrijven de wens om zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing in te voeren. Deze leden betreuren het daarom dat de heffing pas in 2027 een feit zal zijn, in plaats van de initieel beoogde 2023–2024. Temeer omdat de terugsluis naar de sector daarmee ook vertraging oploopt en de doelen in het Klimaatakkoord in gevaar komen. Deze leden willen voorkomen dat eenzelfde vertraging optreedt bij eventuele invoering van een kilometerheffing voor personenvervoer. Zij vragen daarom welke lessen de regering heeft geleerd van de trage implementatie van de vrachtwagenheffing en hoe deze lessen toegepast kunnen worden om vertraging te voorkomen bij implementatie van een kilometerheffing voor personenvervoer.

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts of de regering bereid is om bij de aanbesteding van systemen, of bij andere relevante keuzes bij de implementatie van de vrachtwagenheffing, een oog op de toekomst (en alle verkiezingsprogramma's) te werpen, zodat eventueel kosten bespaard kunnen worden bij implementatie van een algemene kilometerheffing.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich af of het wetsvoorstel dient als eerste stap richting een bredere invoer van betalen naar gebruik, bijvoorbeeld voor personenvervoer. Wanneer dit het geval is vragen deze leden in hoeverre toekomstige invoering van een brede invoering van betalen naar gebruik meegenomen is bij dit wetsvoorstel.

Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie waarom het wetsvoorstel pas nu wordt behandeld, terwijl in 2017 al was afgesproken

dat de heffing er zou komen. Ook vragen zij waarom deze wet pas jaren later kan worden ingevoerd. Deze leden vragen om een uiteenzetting welke onderdelen voor (hoeveel) vertraging hebben gezorgd. Zij zijn daarnaast benieuwd naar de praktische uitvoerbaarheid van het voorstel, en of de in april beloofde invoering van de vrachtwagenheffing in 2027 gehaald gaat worden?

#### *Doelstellingen*

De leden van de D66-fractie vragen de regering hoe het feit dat de eerste opbrengsten van de terugsluis voor het stimuleren van innovatie en verduurzaming in 2027 worden verwacht, zich verhoudt tot de conclusies van het rapport «Ingroeipad zero emissie trucks» van Panteia. Dit rapport wijst op de grote opgave van het aantal elektrische vrachtwagens met het oog op de klimaatdoelstellingen van de regering en de onzekerheid voor vervoerders met uitstelgedrag als gevolg. Hoe wordt de terugsluis gekoppeld aan de verwachte en nodige groei van elektrische vrachtwagens?

Het lid van de BBB-fractie kan zich vinden in de doelstellingen van de vrachtwagenheffing, maar is geen voorstander van (netto) lastenverhogingen. Harmonisering ten opzichte van wetgeving in het buitenland, gericht op een gelijk speelveld wordt onderstreept als doel. Ook de bijdrage aan verduurzaming en innovatie van de sector kunnen op instemming rekenen. Echter, het is tegenstrijdig dat de verwachte inkomstenderving op dieselaccijns door de heffing gecompenseerd moet worden. Dit is een verkapte manier om de sector te straffen voor het rijden van minder kilometers en daarmee geen goede impuls.

Tevens vraagt het lid van de BBB-fractie wat deze wetswijziging op bedrijfsniveau teweegbrengt. Kan de regering dat toelichten?

#### *Een wettelijke regeling voor de vrachtwagenheffing*

De leden van de D66-fractie lezen dat de introductie van de vrachtwagenheffing drie fasen kent. Deze leden vragen of de regering een concreet tijdpad kan schetsen. Omdat de invoering van de vrachtheffing een lange aanlooptijd kent, vragen deze leden de regering of zij mogelijkheden ziet om de invoering van de vrachtwagenheffing te versnellen, al dan niet door stappen in het proces parallel uit te voeren.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de vervoerssector met de inwerkingtreding van de EU-Richtlijn over de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van wegentol in de Unie (EETS-richtlijn) gebruik kan gaan maken van één «kastje» voor meerdere heffingssystemen in Europa. Wanneer is de schatting dat deze nieuwe EETS-richtlijn is geïmplementeerd in de Europese lidstaten? Kan de regering verder aangeven hoe de terugsluis naar de vervoerssector van gelden voor innovatie en verduurzaming precies in elkaar zit? Deze leden lezen dat dat het uitgangspunt is om zo spoedig mogelijk een betrouwbaar heffingssysteem dat kostenefficiënt, beheersbaar, flexibel en gebruiksvriendelijk is te realiseren. Hoe gaat de regering dat doen?

De leden van de SP-fractie lezen in de memorie van toelichting dat wordt aangesloten bij de heffingssystemen die in omliggende landen reeds zijn ingevoerd. Tevens schrijft de regering dat het met deze harmonisatie makkelijker wordt om buitenlandse vervoerders te laten betalen. Bedoelt de regering daarmee dat het technisch makkelijker wordt om de heffing te handhaven? Of voorziet de regering dat buitenlandse vervoerders ook in

het nieuwe stelsel onder de heffing op weggebruik in Nederland uit kunnen komen.

De leden van de SP-fractie hebben eerder dit jaar aandacht gevraagd voor de risico's die het bijmengen van hernieuwbare brandstoffen met zich meebrengt voor scheepsmotoren in de binnenvaartsector. Deze leden vragen zich af of vergelijkbare problemen reeds bekend zijn, of kunnen worden geïnventariseerd, voor voertuigen in het wegtransport.

### **Hoofdpijnen van het voorstel**

#### *Inleiding*

De leden van de CDA-fractie lezen dat de houder van een vrachtwagen boordapparatuur dient mee te nemen of te installeren in de vrachtwagen. Daarbij wordt aangegeven dat houders van vrachtwagens een dienstverleningsovereenkomst hebben met private aanbieders van toldiensten, waarbij de dienstaanbieder een EETS-aanbieder of de hoofddienstaanbieder is. Wordt met de hoofdaanbieder Dienst Wegverkeer (RDW) bedoeld? Kan de regering specifieker aangeven uit welke partijen gekozen kan worden om boordapparatuur aan te schaffen? Wat zijn de kosten van de boordapparatuur? Worden die alleen tegen marktconforme prijs aangeboden of ook tegen kostprijs? Kan de regering aangeven wat het verschil is tussen de aangeboden boordapparatuur? Kan je met alle aangeboden boordapparatuur door heel Europa rijden of alleen door Nederland? Kan de regering aangeven of het meest handig zou zijn dat vooral boordapparatuur wordt aangeschaft waar heel Europa mee door kan worden gereisd? Zo ja, verwacht zij dat hier ook voor wordt gekozen? Zo nee, waarom niet? Kan de regering aangeven in hoeverre Nederlandse vrachtwagens al beschikken over boordapparatuur in de vrachtwagens, aangezien zij dit al gebruiken in andere Europese landen?

De leden van de SP-fractie vragen zich af waarom de regering kiest voor heffing middels private aanbieders van toldiensten. Belastingheffing is een publieke taak en dient eveneens een publiek belang. Wat deze leden betreft zou de uitvoering daarvan niet overgelaten mogen worden aan aanbieders met een commercieel belang. Het risico op een wirwar van aanbieders, waarvan de overheid afhankelijk wordt en waarover ze beperkte democratische zeggenschap heeft, is voor deze leden geen aantrekkelijk vooruitzicht. Kan de regering toelichten of de mogelijkheid van een publieke uitvoerder van de tolheffingsdienst serieus is onderzocht en, zo ja, om welke redenen er niet is gekozen voor deze optie?

#### *Vrachtwagenheffing*

De leden van de VVD-fractie lezen dat het wetsvoorstel voor bepaalde voertuigen, die (mogelijk) wel aan de definitie van vrachtwagen voldoen, een vrijstelling dan wel een mogelijkheid om ontheffing te verlenen biedt. Vrachtwagens die een motorrijtuig met beperkte snelheid zijn, zijn hier een voorbeeld van. Deze leden vragen de regering hoe wordt voorkomen dat er vracht van de weg naar voertuigen met beperkte snelheid wordt verplaatst, waardoor er nadelige effecten voor andere weggebruikers ontstaan.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering of zij een verschuiving verwacht naar kleinere vrachtwagens zoals pick-ups met een grote aanhanger onder 3,5 ton.

De leden van de PVV-fractie vragen de regering naar de gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid bij uitwijk op bijvoorbeeld de N57, N35 en de vele andere provinciale wegen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het wetsvoorstel erin voorziet dat op autosnelwegen en een aantal andere wegen (met name N-wegen) per gereden kilometer wordt betaald. Deze leden lezen in figuur 2 om welke «andere wegen» de vrachtwagenheffing moet gaan gelden, omdat anders substantiële uitwijk plaats zou kunnen vinden? Kan de regering aangeven in hoeverre bij de provinciale en gemeentelijke wegbeheerders en overlegstructuren steun is welke N-wegen en gemeentelijke hoofdwegen onder de vrachtwagenheffing vallen? In hoeverre is de verwachting dat uitwijk optreedt die de verkeersveiligheidsrisico's kan vergroten?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat, mocht in de praktijk blijken dat er toch ongewenste uitwijk plaatsvindt naar niet aangewezen wegen, er dan maatregelen zullen worden getroffen. Kan de regering aangeven om wat voor maatregelen het gaat voor de korte en de langere termijn? Welke adequate beheersmaatregelen op de korte termijn zullen er zijn wanneer de uitwijk fors groter wordt dan waar rekening mee wordt gehouden? Indien noodmaatregelen moeten worden genomen die geld kosten om effecten op onder andere de verkeersveiligheid te voorkomen, wie betaalt deze kosten dan? En kan de regering aangeven welke mogelijkheden decentrale overheden hebben om uitwijkgedrag dat zij constateren te melden? Kan de regering verder aangeven op welke termijn een weg alsnog kan worden aangewezen als weg waar de vrachtwagenheffing onder valt? Klopt het dat hier geen aparte wetswijziging voor nodig is?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat iedere houder ervoor zorg moet dragen dat de boordapparatuur in de vrachtwagen aanstaat als die rijdt op de weg, ook op wegen waarvoor de heffing niet geldt. Deze leden kunnen dit met het oog op verkeersveiligheid volgen, gezien het argument dat anders afleiding tijdens het rijden optreedt en daarnaast de kans wordt vergroot dat vergeten wordt de boordapparatuur aan te zetten. Deze leden lezen dat de boordapparatuur wel uitgeschakeld mag zijn bij parkeren op of langs de weg. Kan dit er niet voor zorgen dat wordt vergeten om na het parkeren de boordapparatuur weer aan te zetten? Wat zijn de nadelen als de regel zou zijn dat de boordapparatuur dan ook ingeschakeld moet blijven?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben enkele vragen over elektrische bestelwagens. Elektrische bestelwagens zijn namelijk zwaarder en hebben in sommige gevallen een maximale toegestane massa boven de 3.500 kg (tot 4.250 kg). De memorie van toelichting gaat hier niet nader op in. Zullen elektrische bestelwagens met een maximale toegestane massa boven de 3.500 kg onder de heffing komen te vallen? Hoeveel procent van het huidige aanbod (type modellen) van elektrische bestelwagens heeft een maximale toegestane massa van boven de 3.500 kg? Gaat de regering elektrische bestelwagens die onder de heffing komen te vallen financieel compenseren, bijvoorbeeld vanuit het programma terugsluis?

De leden van de SGP-fractie horen graag wat de belangrijkste verschillen zijn tussen de Nederlandse systematiek (tariefdifferentiatie, heffingsnetwerk, boordapparatuur, dienst aanbieders, betalingsystematiek, ...) en die in België en Duitsland.

De leden van de SGP-fractie hebben begrepen dat bij elektrificatie van bestelbussen het gewicht van deze bestelbussen boven 3.500 kg kan

uitkomen. Dat zou betekenen dat de vrachtwagenheffing ook van toepassing zou worden op deze bestelbussen. Hoe kan deze negatieve prikkel voor elektrificatie van bestelbussen voorkomen worden? Zijn er mogelijkheden voor uitzondering van deze bestelbussen, al dan niet na aanpassing van de Eurovignetrichtlijn?

De leden van de SGP-fractie horen graag wat de overwegingen waren om belangrijke Rijks-N-wegen als de N57, N59 en N9 niet op te nemen in het heffingsnetwerk. Hoe groot is het risico dat meer vrachtwagens van deze tweebaans N-wegen gebruik gaan maken in plaats van de snelwegroutes (A4/A58, A7) met mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid en de doorstroming?

Het lid van de BBB-fractie denkt dat het risico bestaat dat wegen die niet belast worden met de heffing als sluiproutes worden gebruikt. Uit de memorie van toelichting blijkt dat hier onderzoek naar is gedaan, maar als er in de praktijk toch wegen als sluiproute worden gebruikt en overbelast worden zou het goed zijn om daar op in te kunnen grijpen. Dit kan immers ten koste gaan van de verkeersveiligheid, leefbaarheid, doorstroming en kan van invloed zijn op onderhoudskosten. Hoe gaat de regering dit monitoren en eventueel aanpassen?

Het lid van de BBB-fractie vraagt daarbij ook aandacht voor eventueel budget dat noodzakelijk is om maatregelen te treffen tegen het gebruik van sluiproutes. Deze kosten kunnen niet zonder meer op het bordje van lagere overheden worden gelegd. Wat is het standpunt van de regering op dit onderwerp?

#### *Tarieven*

De leden van de VVD-fractie lezen dat de registratie van de gereden kilometers plaatsvindt met behulp van boordapparatuur. Onder boordapparatuur wordt verstaan: aan boord van de vrachtwagen geïnstalleerde of meegenomen hardware- en softwarecomponenten die voldoen aan de vereisten, bedoeld in de Wet implementatie EETS-richtlijn. Deze leden vragen de regering of er voldoende hardware en software beschikbaar is voor een tijdige invoering.

De leden van de D66-fractie wijzen erop dat op dit moment de Eurovignetrichtlijn wordt herzien, waardoor tarieven worden gebaseerd op CO<sub>2</sub>-emissie. Deze leden vragen in hoeverre met het voorstel is geanticipeerd op deze wijziging en of de regering bereid is deze zo snel als mogelijk toe te passen na inwerkingtreding van de richtlijn. Op welke wijze zet de regering zich in Europees verband in om de herziening van de Eurovignetrichtlijn af te stemmen op de Nederlandse wetgeving? Deze leden vragen of de regering vanaf de inwerkingtreding van de richtlijn bereid is een aparte tariefcategorie in te voeren voor zero-emissievoertuigen.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de lasten voor vervoerders bijna verdrievoudigen en vragen aan de regering waarom zij opnieuw een economische sector belast met torenhoge lasten, met alle gevolgen voor de consument en de economie van dien.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het tarief gemiddeld 0,149 euro per gereden kilometer is. Hier staat bij «prijsspeil 2019». Kan de regering aangeven wat het geschatte gemiddelde tarief is bij de invoering van het wetsvoorstel? Hoe komt de hoogte van het tarief tot stand? En hoe hoog is de jaarlijkse inflatiecorrectie?

De leden van de PvdA-fractie betreuren dat er geen aparte tariefcategorie is voor nul-emissievrachtwagens. In het kader van de energietransitie, evenals het Nederlands initiatief bij de COP26, vinden deze leden het niet passend dat elektrische vrachtauto's hetzelfde tarief betalen als Euroklasse VI voertuigen met een verbrandingsmotor. Is het in het licht van de door de Raad reeds aangenomen herziening van de Eurovignetrichtlijn mogelijk om alsnog het tarief te baseren op CO<sub>2</sub>-uitstoot?

De leden van de PvdA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de tarieven jaarlijks via ministeriële regeling worden aangepast in verband met inflatiecorrectie. Hoe snel kan de tariefbasis worden gewijzigd in het geval dat de nieuwe Eurovignetrichtlijn van kracht wordt, waarbij de tarieven gebaseerd worden op de CO<sub>2</sub>-uitstoot?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom er niet is gekozen voor een tarief dat naast afstand ook is gebaseerd op tijd en plaats. Welke mogelijkheden zijn er om de heffing voor of na invoering alsnog te baseren op tijd en plaats? Voorts vragen deze leden of de regering de voor- en nadelen van wel of niet variëren naar tijd en plaats op een rij wil zetten.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de voorgenomen tarieven in onderhavig wetsvoorstel zich verhouden tot de tarieven in andere Europese landen met kilometerbeprijzing, zoals Duitsland en België.

De leden van de GroenLinks-fractie pleiten voor een aparte tariefcategorie met een (tijdelijke) korting voor nul-emissievoertuigen (waterstofvoertuigen of batterij-elektrische voertuigen). In het huidige wetsvoorstel vallen nul-emissievoertuigen in dezelfde tariefcategorie als Euroklasse VI-voertuigen met een verbrandingsmotor. Op deze manier worden nul-emissievoertuigen niet gestimuleerd. Dat is opmerkelijk, omdat de vrachtwagenheffing juist is bedoeld om verduurzaming te stimuleren. Recent zijn in het informele akkoord over de herziening van de Eurovignetrichtlijn ook afspraken gemaakt over een tijdelijk kortingstarief voor zero-emissievoertuigen (middels een range). Dit wordt genoemd in de voortgangsbrief van september. Daar geeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat wel aan dat implementatie van de nieuwe Richtlijn waarschijnlijk vanaf het voorjaar van 2022 kan plaatsvinden. Het blijft echter onduidelijk op welke termijn Nederlandse ondernemers en vervoerders duidelijkheid krijgen over de definitieve tariefcategorieën op basis van de herziene Richtlijn. Op welke manier zet Nederland zich in op een zo snel mogelijke wijziging van de Eurovignetrichtlijn, zodat tarieven gebaseerd worden op basis van CO<sub>2</sub>-uitstoot en er sterker gestuurd kan worden op klimaatwinst? Hoe ziet het krachtenveld eruit? Op welke manier zet Nederland in op urgente vaststelling van de nieuwe Richtlijn? Is de regering voornemens het hoogst mogelijke kortingstarief voor nul-emissievoertuigen uit de herziene Eurovignetrichtlijn over te nemen in de Wet vrachtwagenheffing?

De leden van de ChristenUnie-fractie delen de zorgen van de Raad van State betreffende de tariefdifferentiatie. Deze leden vinden het voor zichzelf spreken dat meer vervuilende vrachtwagens meer zouden moeten betalen dan schonere vrachtwagens. Er is gekozen voor een beperkte tariefdifferentiatie op basis van gewicht, onder meer vanwege een verwacht substitutie-effect naar lichtere voertuigen. Deze leden vragen zich af waarom dat ongewenst is. Het onderzoek waar het wetsvoorstel naar verwijst laat zien dat differentiatie naar gewicht een prikkel geeft om beter passend en kleiner vervoer te gebruiken, met ook een kleine reductie van emissies tot gevolg. Deelt de regering de mening van deze leden dat dat juist wenselijke effecten zijn?



De leden van de SGP-fractie horen graag in hoeverre de Eurovignet-richtlijn ruimte biedt voor verdere differentiatie van tarieven op basis van de CO<sub>2</sub>-emissie van voertuigen.

#### *Betaling en invordering*

De leden van de CDA-fractie lezen dat de regering kiest voor een privaatrechtelijke invordering en betaling zonder beschikking. Kan de regering aangeven wat de nadelen zijn van deze keuze? Kan de regering verder aangeven of de kosten van het inningsstelsel goed beheersbaar zijn? Deze leden lezen dat de Raad van State opmerkt dat, gelet op het feit dat het hier om een heffing gaat die een bestuursrechtelijke geldschuld oplevert, bestuursrechtelijke betaling en invordering het uitgangspunt is. Waarom is van dit uitgangspunt afgeweken? Ook merkt de Raad van State op dat de keuze voor een systeem van betaling en invordering van de privaatrechtelijke weg, er niet aan afdoet dat de wetgever daarvoor de kaders moet stellen en zorg moet dragen voor een adequate procesinrichting. Kan de regering aangeven welke verbeteringen zijn aangebracht na dit advies van de Raad van State en of dit nu voldoende is geborgd?

#### *Hoofddienstaanbieder*

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering of zij niet bang is dat buitenlandse dienstverleners de Nederlandse markt gaan domineren en vragen voorts of de regering op de hoogte is van de fraude die plaatsvindt in onze buurlanden.

De leden van de SP-fractie lezen in het voorstel dat hoofddienstaanbieders verplicht zijn om iedereen als klant te accepteren. Dit roept bij deze leden de vraag op of EETS-aanbieders de mogelijkheid hebben om bedrijven te weren, en bijvoorbeeld omwille van bedrijfseconomische belangen kleinere bedrijven kunnen weigeren omdat zij minder grote afnemers vormen. Kan de regering hierop ingaan?

Het lid van de BBB-fractie merkt op dat de inrichting van het proces rondom de vrachtwagenheffing van groot belang is voor het slagen hiervan. De transporteurs zullen afhankelijk zijn van de hoofddienstaanbieder en hoe deze erin slaagt om op een correcte manier de kilometers te registreren en factureren. Het is daarom van belang dat er voldoende toezicht van de overheid is op dit proces zodat er tijdig ingegrepen kan worden wanneer dit niet goed verloopt. Hoe waarborgt de regering dit proces?

#### *Terugsluis*

De leden van de VVD-fractie lezen dat het wetsvoorstel een bepaling bevat voor een meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoersector. In de terugsluis zit dus een set aan verschillende verduurzamingsmaatregelen opgenomen. Deze leden vragen de regering of er verschillende regelgeving komt voor bestelauto's en vrachtwagens. Wordt er ook gekeken naar de rol van bandenvernieuwing in de verduurzamingsmix, waarbij nieuw loopvlak op banden wordt aangebracht in plaats van vervanging van de volledige band?

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de ter beschikking gestelde middelen voldoende zijn om de beoogde doelen op het gebied van verduurzaming te behalen.

De leden van D66-fractie hebben zorgen over de (stijgende) invoeringskosten van de vrachtwagenheffing en vragen de regering om een

toelichting hierop. Hoe zorgt de regering dat nog verdere tegenvallers in de toekomst worden voorkomen? Deze leden vragen daarbij of de regering bereid is eventuele (financiële) tegenvallers zo veel als mogelijk te spreiden om de opbrengsten van de vrachtwagenheffing niet verder te drukken.

De leden van de D66-fractie vragen de regering om inzichtelijk te maken op welke manieren belanghebbenden zoals maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen worden betrokken bij het vaststellen van het meerjarenprogramma. In hoeverre wordt bij de uitwerking van de terugsluis expliciet rekening gehouden met de gevolgen voor het midden- en kleinbedrijf (mkb), zoals het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) als aandachtspunt aanwijst?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering waarom zij kiest voor een zo forse lastenverzwaring, terwijl het beter zou zijn voor de economie om geen lastenverzwaring, maar juist een lastenverlichting aan het bedrijfsleven te geven.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering waarom er niet voor gekozen wordt om 100% van de zogenaamde terugsluis in te zetten voor de aanleg van nieuwe wegen en het uitvoeren van het broodnodige onderhoud op onze weginfrastructuur.

De leden van de SP-fractie merken op dat de vrachtwagenheffing deels wordt benut ter compensatie van de te verwachten inkomstenreductie op dieselaccijns. Deze leden vragen de regering om te reageren op de stelling van sectorpartijen. Deze partijen geven aan dat zij door de met compensatie verminderde terugsluis worden bestraft voor het beoogde gewenste gedrag; namelijk een reductie in kilometers en uitstoot. Tevens vernemen deze leden graag hoe de regering aankijkt tegen de waarschuwing van de sector over de verduurzaming van bestelbussen die door het wetsvoorstel wordt belemmerd.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoeveel subsidie er naar schatting nodig is om de verduurzamingsdoelen voor de wegtransportsector te halen zoals geformuleerd in het Klimaatakkoord. Komt dit doel in gevaar door de hoger dan initieel ingeschatte implementatiekosten die in mindering worden gebracht op de terugsluis? Deze leden vragen om specifiek te reflecteren op de zero-emissiezones voor goederenvervoer.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering bereid is om gericht in te zetten op de transitie naar nul-emissie goederenvervoer via de terugsluis (spoor 1), gezien de voordelen voor klimaat, milieu, efficiency en de structurele transitie naar nul uitstoot.

De leden van de GroenLinks-fractie zien grote potentie in het versnellen van de verduurzaming van het goederenvervoer over de weg middels het programma terugsluis. Het is daarbij van belang dat vrijgekomen middelen zo effectief mogelijk worden besteed aan verduurzaming en innovatie. Uit het wetsvoorstel en de bestuursovereenkomst blijkt dat er nauw overleg met een klein aantal specifieke sectorpartijen zal plaatsvinden. Door het uitstel van de invoering van de vrachtwagenheffing is het bovendien de vraag in hoeverre eerder bedachte bestedingslijnen nog relevant zijn in de tijdspanne dat het programma terugsluis daadwerkelijk inwerking treedt. In hoeverre bieden de nu geschetste bestedingslijnen ook de mogelijkheid om faciliteiten voor multimodaal transport te bekostigen? In hoeverre past het financieren van opbouwen van nieuwe productiefaciliteiten voor biobrandstoffen en de inzet daarvan in het

(zwaar) wegvervoer vanaf 2028 binnen de Brandstofvisie en de ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn?

De leden van de SGP-fractie lezen in de actuele raming dat voor 2026 een heffingsopbrengst van ruim 800 miljoen euro wordt verwacht. Deze leden ontvangen graag een indicatie van de terugsluis voor de eerste periode van het meerjarenprogramma (2026–2031). Komt dat neer op 350–400 miljoen euro per jaar?

De leden van de SGP-fractie zetten vraagtekens bij het verdisconteren van de verwachte accijnsderving in de terugsluis. Waarom wordt bij maatregelen op het gebied van duurzaam vervoer gekeken naar compensatie voor accijnsderving, terwijl bij maatregelen op het gebied van energiebesparing dat niet gebeurt voor derving van inkomsten van de energiebelasting?

De leden van de SGP-fractie vragen graag aandacht voor de financiering van zero-emissie-stadsvervoer vanuit de terugsluis. Nu is sprake van een stimuleringsregeling van ruim 40 miljoen euro die loopt tot 2024. Heffing en terugsluis gaan pas vanaf 2026 gelden, terwijl de zero-emissiezones al vanaf 2025 van kracht zullen zijn. Hoe wordt voorkomen dat er een gat valt in de stimulering van emissieloos stadsvervoer? Waarom wordt niet gekozen voor het naar voren halen van deze investeringen vanuit de «terugsluismiddelen»?

De leden van de SGP-fractie horen graag waarom de regering voorfinanciering van maatregelen niet mogelijk acht. Deze leden willen erop wijzen dat er voor 2030 een opgave ligt om in niet-ETS sectoren, waaronder mobiliteit, de CO<sub>2</sub>-emissies met ongeveer 48% te reduceren. Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat de middelen uit de terugsluis hier maximaal aan kunnen gaan bijdragen?

De leden van de SGP-fractie horen graag in hoeveel jaar de regering de eenmalige invoeringskosten wil terugverdienen uit de heffingsopbrengsten. Is de regering bereid hiervoor ten minste tien jaar te nemen, zodat voor 2030 zoveel mogelijk geïnvesteerd kan worden in verduurzaming van het goederenvervoer?

De leden van de SGP-fractie hebben begrepen dat in Duitsland een deel van de Maut-opbrengst gebruikt wordt voor het stimuleren van bandenvernieuwing, het vervangen van het loopvlak van banden in plaats van de volledige band. Banden gaan hierdoor veel langer mee met bijbehorend positief milieueffect. Neemt de regering dit mee in het meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector?

Het lid van de BBB-fractie ondersteunt het principe van de terugsluis en is blij dat dit in overleg met de sector tot stand is gekomen. Toch zijn er wat zorgen: het verschil tussen de bruto en netto terugsluis is niet gelimiteerd. De exploitatiekosten voor het systeem zijn niet duidelijk begrensd en de eenmalige investeringskosten zijn aanzienlijk (400 miljoen euro). De RDW lijkt hierbij een rol te spelen en het lid van de BBB-fractie vraagt zich dan ook af of dit niet anders kan. Het is van belang om de kosten te beperken en de netto terugsluis zo hoog mogelijk te houden om daadwerkelijk bij te dragen aan verduurzaming en innovatie. In de terugsluis is tevens een compensatie voor het verlies aan dieselaccijns opgenomen en dat geeft in de ogen van de BBB-fractie een valse prikkel: de sector betaalt in feite voor het beperken van uitstoot, terwijl een beloning meer op zijn plaats zou zijn. Wat is de motivering van de regering om dit toch op deze manier in te voeren?

### *Handhaving*

De leden van de VVD-fractie vragen de regering op welke manier er voldoende tijd is om de handhaving op te zetten voor zowel het Nederlandse vrachtverkeer als het buitenlandse vrachtverkeer. Hoe zorgt de regering voor voldoende handhaving capaciteit, niet alleen via camera's en systemen, maar ook langs de weg?

De leden van de PVV-fractie verzoeken de regering om inzage te geven in de verwachting van het aantal kastjes in voertuigen dat, bewust of onbewust, defect raakt en wat dit doet met de handhaafbaarheid van de kilometerheffing.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af hoe de regering wil voorkomen dat de boordapparatuur geregeld wordt uitgezet. Hoe wordt hier op gehandhaafd? Deze leden vinden het verder van belang dat buitenlandse kentekens daadwerkelijk kunnen worden beboet bij overtredingen. Eén van de twee hoofddoelen van de wet is immers het speelveld voor buitenlandse en Nederlandse houders van vrachtwagens gelijk te trekken. Hoeveel procent is de verwachting dat buitenlandse kentekens bijdragen aan de opbrengst van de vrachtwagenheffing? Hoe gaat de regering zorgen voor genoeg handhaving capaciteit, niet alleen via camera's en systemen, maar ook handhaving langs de weg? Krijgt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de beoogd toezichthouder en handhaver, hiervoor voldoende capaciteit? En klopt het dat de ILT hiervoor een nieuw en apart organisatieonderdeel nodig heeft? Zo ja, gaat de dienst die ook krijgen?

De leden van de SP-fractie hebben zorgen over de handhaafbaarheid van de vrachtwagenheffing. Handhavingdiensten en uitvoeringsorganisaties kampen veelal met personele tekorten, toenemende stapeling van taken en daarmee vaak samenhangend: hogere werkdruk en personele uitval. Heeft de regering bij het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), de ILT, de RDW en Rijkswaterstaat getoetst of zij naast de uitvoeringstechnische aspecten ook qua personele formatie in staat zijn om uitvoering te geven aan de vrachtwagenheffing? Zo ja, welke conclusies zijn daaruit getrokken? In paragraaf 7.3 van de memorie van toelichting wordt gesteld dat hiervoor een nieuw organisatieonderdeel bij de ILT moet worden opgetuigd. Wanneer verwacht de regering het hierover uitgewerkte voorstel te kunnen voorleggen aan de Kamer?

### *Gegevensbescherming*

De leden van de CDA-fractie vragen zich af op welke wijze de opgehaalde verkeersgegevens geanonimiseerd gebruikt kunnen worden ten behoeve van efficiëntieverbetering in de logistiek?

### *Slotbepalingen*

De leden van de CDA-fractie lezen dat een spoedregeling wordt geïntroduceerd om ongewenste uitwijk naar niet beprijsde wegen adequaat te kunnen aanpakken als omwille van de spoedeisendheid niet op een wetswijziging kan worden gewacht. Binnen hoeveel weken kan een betreffende weg in het heffingsnetwerk via een spoedprocedure worden opgenomen? Zullen in de tussentijd eventuele noodmaatregelen worden getroffen (bijvoorbeeld verkeersregelaars) om acute knelpunten in de verkeersveiligheid te voorkomen?

Het lid van de BBB-fractie ziet dat een spoedprocedure niet erg spoedig verloopt en minimaal 18 maanden in beslag neemt. Dit kan grote overlast

op sluiproutes tot gevolg hebben. Dit lid vraagt de regering daarom om een voorziening te treffen die voorziet in een snellere (eventueel tijdelijke) oplossing voor dit probleem.

## **Verhouding tot bestaande regelgeving en hoger recht**

### *Europese wetgeving*

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Nederlandse vrachtwagenheffing uitsluitend van toepassing zal zijn op vrachtwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg. Deze leden begrijpen dat elektrisch aangedreven voertuigen door de accu, elektromotoren, omvormers en andere componenten van de elektrische aandrijving zwaarder wegen dan voertuigen met conventionele brandstof. Kan de regering aangeven of het hanteren van deze ondergrens negatieve gevolgen kan hebben voor de transitie en verduurzaming van het bestelautowagenpark? Kan de regering nader toelichten waarom zij een ondergrens van 3.500 kg of meer heeft opgenomen?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Raad recentelijk een hernieuwing van de Eurovignetrichtlijn heeft aangenomen, en dat onderhavig wetsvoorstel, mocht het huidige EU-voorstel uiteindelijk worden aangenomen, al op korte termijn gewijzigd dient te worden. Deze leden vragen naar het door de regering voorgenumen proces hieromtrent. Is het idee dat de hernieuwde richtlijn al geratificeerd is vóódat er daadwerkelijk wordt geheven?

## **Uitvoering**

De leden van de D66-fractie lezen dat de ILT een nieuw dienstonderdeel moet oprichten om toe te zien op de handhaving van de vrachtwagenheffing. Kan de regering ingaan op de stand van zaken hiervan en aangeven of de ILT voldoende middelen ter beschikking heeft voor de inrichting en uitvoering hiervan? Deze leden vragen de regering waarom hier niet op is ingegaan in het Meerjarenplan ILT 2022–2026.

### *Onderdelen van de uitvoering*

De leden van de VVD-fractie lezen dat de RDW de centrale uitvoerder van het wetsvoorstel zal zijn. Deze leden vragen of de regering uitgebreid kan uiteenzetten waarom de uitvoeringstaak aan de RDW is gegeven en niet aan een marktpartij. Daarnaast vragen deze leden waarom de regering al na twee jaar wil overgaan van de mandatering van de RDW naar attribueren?

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat bij het opstellen van het wetsvoorstel is gekeken naar hoe het geregeld is in België en Duitsland. Klopt dat? Deze leden vragen of voor het goed organiseren van de uitvoering ook naar België en Duitsland is gekeken. Zo ja, in hoeverre en op welke punten zal de uitvoering in België en Duitsland verschillen van de uitvoering in Nederland?

### *Financiële gevolgen*

De leden van de VVD-fractie lezen dat door de keuze om de uitvoering bij de RDW neer te leggen, de eenmalige invoeringskosten, die in eerste instantie waren geraamd op circa 200 miljoen euro, lijken te worden verdubbeld. Deze leden maken zich zorgen over de stijging van de invoeringskosten, die ten koste gaat van de terugsluis. Deze leden vragen

de regering hoe er in het wetsvoorstel voor kan worden gezorgd dat toekomstige tegenvallers niet ten laste komen van de terugsluis.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er, gezien het grote verschil met de raming van de hoogte van de invoeringskosten die gehanteerd is bij het beleidskader, op deze raming door een externe expert een second opinion zal worden uitgevoerd. Deze leden vragen wat voor consequenties het heeft met betrekking tot de tijd en de implementatiekosten als uit de second opinion blijkt dat er een andere wijze van invoering nodig is?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering hoe het programmateam stuurt op een zo kosteneffectieve manier van implementatie. Welke mogelijkheden zijn er om de invoeringskosten te beheersen of zelfs te verlagen?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of de kosten van de uitvoering gedurende jaren vaststaan. Deze leden zijn van mening dat het van belang is dat zoveel mogelijk van de binnengekomen gelden wordt teruggesluisd naar de sector. Deze leden vragen de regering wat de mogelijkheden zijn om dit gedurende jaren te optimaliseren.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering hoeveel bedrijven deze financiële lastenverzwaring niet aankunnen. Voorts vragen deze leden de regering wat zij gaat doen om deze bedrijven te beschermen.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de tarieven onderhevig zijn aan inflatie en daarmee jaarlijks een inflatiecorrectie ondergaan. Deze leden vragen aan de regering of zij beseft dat de koopkracht van inwoners al jaren niet meer in verhouding is tot de inflatie en dat dit grote economische consequenties met zich meedraagt.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering of zij het acceptabel vindt dat circa de helft van de huidige belastingopbrengsten gebruikt zal gaan worden voor de exploitatiekosten van deze vrachtwagenheffing.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering wat de huidige exploitatiekosten van het eurovignet zijn.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de inkomsten uit de heffing in overleg met de vervoerssector zullen worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en door gelden voor innovatie en verduurzaming. Deze leden vinden het positief dat de terugsluis bijdraagt aan de verduurzaming van de sector. Kan de regering in een tabel aangeven wat de te verwachten inkomsten uit de heffing zullen zijn en waar dat geld vervolgens naartoe gaat? Een indicatie voor de omvang van de middelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector ligt vanaf 2030 tussen 250 miljoen en 310 miljoen euro per jaar. Hoe is deze indicatie tot stand gekomen en hoe zal worden omgegaan met eventuele toekomstige tegenvallers? Zullen die wel of niet ten laste komen van de terugsluis?

De leden van de CDA-fractie lezen dat door onder andere de keuze om de uitvoering bij de RDW neer te leggen, waarbij het systeem deels in eigen beheer wordt gebouwd, dit tot een verdubbeling van de invoeringskosten leidt, maar tegelijkertijd een drukkend effect op de uitvoeringskosten heeft. Kan de regering aangeven waarom ervoor wordt gekozen de uitvoering bij de RDW neer te leggen als de eenmalige invoeringskosten hierdoor significant hoger uitvallen? Kan de regering in concrete bedragen aangeven wat precies de invoeringskosten worden en wat het drukkend effect is op de uitvoeringskosten? Wanneer komt de second

opinion door een externe expert over de raming beschikbaar? Bij het beleidskader Vrachtwagenheffing (2018) is uitgegaan van eenmalige invoeringskosten van circa 200 miljoen euro. Waar werd in deze constructie de uitvoering neergelegd en wie zou hier het systeem bouwen? Kan de regering aangeven wat eventuele alternatieven zouden zijn qua keuze van de uitvoering en wat de alternatieven doen met de invoeringskosten en exploitatiekosten?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat het uitgangspunt is dat de invoering neutraal is voor de schatkist. Daarom worden de systeemkosten en de compensatie voor de derving van de inkomsten uit het eurovignet en voor de afname van de accijnsinkomsten uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing gedekt. Kan de regering aangeven om hoeveel kosten dit gaat? Kan de regering aangeven hoeveel middelen dan naar verwachting overblijven voor de verduurzaming van de sector? Wordt voor de afname van de accijnsinkomsten een vast bedrag per jaar gerekend of een bedrag dat elk jaar kan verschillen? Kan de regering verder aangeven of er nog sprake is van een inflatie-effect en, zo ja, hoe deze kosten zullen worden gedekt?

Verder lezen de leden van de CDA-fractie dat uit het onderzoek naar de effecten van de vrachtwagenheffing blijkt dat er minder kilometers door vrachtwagens zullen worden gereden dan in een situatie zonder vrachtwagenheffing. Kan de regering aangeven hoe zeker het is dat dit in de praktijk ook werkelijk gaat gebeuren? En wat gebeurt er financieel gezien indien in de praktijk blijkt dat dit niet het geval zal zijn, waardoor er minder accijnsderving zal zijn? En wat gebeurt er financieel gezien indien de jaarlijkse exploitatiekosten van het heffingssysteem hoger uitvallen dan de raming van 100 miljoen tot 125 miljoen euro per jaar?

De leden van de SGP-fractie horen graag of de veronderstelling juist is dat de eenmalige invoeringskosten naar verwachting zullen verdubbelen. Deze leden zetten hier grote vraagtekens bij. Wat zijn precies de voordelen van het (gedeeltelijk) beleggen van de opbouw van het systeem en de uitvoering bij RDW die een verdubbeling van de eenmalige invoeringskosten rechtvaardigen? Waarom is hiervoor gekozen? Deze leden hebben begrepen dat het systeem deels in eigen beheer wordt gebouwd om niet in de tang te komen van een aanbieder. Is deze veronderstelling juist? Kan dat laatste niet op andere wijze voorkomen worden?

### *Terugsluis*

De leden van de CDA-fractie lezen dat het ministerie en de vertegenwoordigers van de vervoerssector in 2019 een indicatief, adaptief maatregelenpakket voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector zijn overeengekomen, bestaande uit de volgende sporen: de versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer, in de vorm van batterij-elektrisch of waterstof-elektrisch aangedreven vrachtwagens, het tijdelijk gebruik van hernieuwbare brandstoffen als overgangstechnologie naar emissieloos vrachtvervoer en het stimuleren van innovaties van logistieke ketens. In hoeverre staat dit maatregelenpakket vast en in hoeverre kan dit (in de loop van de jaren) gewijzigd worden?

Ook de leden van de ChristenUnie-fractie zien dat het ministerie en vertegenwoordigers een maatregelenpakket overeen zijn gekomen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector, bestaande uit bovengenoemde sporen. Deze leden vragen wat wordt verstaan onder het stimuleren van innovatie van logistieke ketens en de reikwijdte hiervan.

## *Monitoring*

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij om te zien dat onwenselijke verkeersbewegingen en uitwijk strak worden gemonitord. Deze leden zien dat wegen die nu nog geen deel uitmaken van het wegennet waarop de vrachtwagenheffing geldt, in het geval van ongewenste uitwijk kunnen worden toegevoegd aan ditzelfde wegennet. Deze leden vragen hoe dat precies in zijn werk gaat, wie er betrokken zijn bij het toevoegen van een weg aan het betreffende wegennet, hoe vaak de tellingen van het vrachtverkeer en de geanonimiseerde verkeersgegevens worden geëvalueerd en hoe makkelijk de implementatie van een nieuwe weg in het systeem van vrachtwagenheffing verloopt. Ook vragen deze leden zich af of het uitvoeringstechnisch niet een stuk gemakkelijker is om de vrachtwagenheffing op alle wegen van toepassing te laten zijn.

## **Privacy**

De leden van de D66-fractie vragen de regering of zij mogelijkheden ziet om geanonimiseerde data zoals verkeersgegevens en verplaatsingsdata in te zetten voor het verbeteren van de logistieke efficiëntie.

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat, doordat private partijen betrokken zijn bij de registratie van kilometers, er nog geen volledig beeld kan worden gegeven van de bescherming van de privacy van de houder van de vrachtwagen. Deze leden vragen wanneer er wel een volledig beeld van de bescherming kan worden gegeven, en wat het voor het wetsvoorstel betekent wanneer de bescherming tekortschiet.

## **Gevolgen**

### *Regeldruk*

De leden van de SP-fractie constateren evenals de regering dat grote bedrijven schaalvoordelen kunnen ervaren bij de invoering van het nieuwe stelsel. Deze leden vragen zich daarom af in hoeverre tegemoet wordt gekomen aan financiële hindernissen die -vermoedelijk- met name kleinere transporteurs en eigen rijders zullen tegenkomen. Het wetsvoorstel mag er wat deze leden betreft niet toe leiden dat kleinere bedrijven al bij aanvang van de heffing geen kans maken in de concurrentiestrijd met grote vervoerders. Te meer daar de uitwerking van de terugsluis nog in de beginfase verkeert, vragen deze leden de regering om terdege rekening te houden met bedrijven waarvoor bijvoorbeeld de overgang naar zero-emissie van het wagenpark op korte termijn geen haalbare investering vormt.

### *Gevolgen voor bedrijven*

De leden van de PVV-fractie vragen de regering duidelijkheid te verschaffen over de structurele lasten die de introductie van een vrachtwagenheffing voor dienstverleners zal gaan hebben.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering met welk percentage de structurele lasten voor transportondernemers stijgt en vragen voorts welke gevolgen dit gaat hebben voor de consument.

### *Gevolgen voor het milieu*

De leden van de D66-fractie vragen op welke manier de regering via de terugsluis inzet op een zo groot mogelijke reductie van de stikstofuitstoot. Klopt het dat de studie van het bureau Arcadis naar milieueffecten rekent



met 23% duurzame elektriciteit in 2030? Het Klimaatakkoord gaat daarentegen uit van 75% hernieuwbare elektriciteit in 2030. Kan de regering aangeven of door de aanname in de studie trucks op elektriciteit en waterstof relatief minder gunstig uit het onderzoek komen en wat de besparing in CO<sub>2</sub>-emmissies is als uit wordt gegaan van het Klimaatakkoord?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de extra milieubaten zijn als steviger wordt ingezet op elektrisch vrachtvervoer (zowel in de tarifiering als in de terugsluis). Kan de regering toelichten wat extra inzet op elektrisch vrachtvervoer betekent voor de reductie van CO<sub>2</sub>, stikstof, en andere schadelijke stoffen ten opzichte van inzet op andere technieken?

#### *Maatschappelijke kosten- en baten analyse (MKBA)*

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat er in de MKBA gerekend is met een CO<sub>2</sub>-prijs van 20 tot 80 euro per ton. In de Koepelnotitie bij de MKBA en onderzoeken naar milieueffecten wordt gemeld: «Bij MKBA's voor klimaatmaatregelen beveelt het Centraal Planbureau (CPB) aan om deze ook door te rekenen voor deze tweegradenverkenning. De waardering van CO<sub>2</sub>-reductie in deze tweegradenverkenning kent een grote bandbreedte: tussen 100 en 500 euro/ton CO<sub>2</sub>.» Kan de regering toelichten waarom in de MKBA geen doorrekening is gemaakt voor de tweegradenverkenning? Is de regering bereid om de maatschappelijke kosten en baten nogmaals door te laten rekenen op basis van een realistische CO<sub>2</sub>-prijs (ook gezien het Fit for 55-pakket van de EU) en op basis van de tweegradenverkenning? Erkent de regering dat in de MKBA het verlies van accijnsinkomsten relatief zwaar telt ten opzichte van de milieuwinst, en dat fossiele accijnsderving daarmee een rem vormt op fiscale vergroening? Klopt het dat -ondanks de hoge fossiele accijnsderving- in de MKBA de baten van elektrische trucks in WLO-hoog (het scenario «hoog» van de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving) opwegen tegen de kosten door de grote milieuwinst en efficiencyvoordelen?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de regering tot slot of de meest recente versie van STREAM goederenvervoer van CE Delft nieuwe inzichten biedt over de emissie-effecten van verschillende modaliteiten ten aanzien van het wetsvoorstel en de terugsluis.<sup>1</sup>

#### *Privacy Impact Assessment*

De leden van de CDA-fractie horen graag van de regering of sprake is van een sluitende Privacy Impact Assessment? Deze leden lezen dat het product inzicht heeft gegeven in de maatregelen die worden getroffen om securityrisico's te beheersen. Welk inzicht heeft dit proces gegeven en in hoeverre kan de regering aangeven dat knelpunten voldoende zijn geborgd? Deze leden zijn benieuwd of voor het nieuwe ict-systeem nieuwe software moet worden ontwikkeld. Klopt het dat de RDW een platform inkoopt, en dat daarbinnen geconfigureerd zal worden? Zo ja, in hoeverre kan dat leiden tot ict-problemen? Kan de regering aangeven of in andere landen voorbeelden zijn van een goedwerkend ict-systeem? Hoe zit dat in landen met een soortgelijk systeem als waar Nederland voor wil kiezen? Is er sprake van een secundair systeem, bijvoorbeeld als back-up voor niet-werkende boordapparatuur? Kan de regering aangeven of er een (positief) BIT-advies is opgesteld.

<sup>1</sup> CE\_Delft\_190325\_STREAM\_Goedervervoer\_2020\_DEF\_Versie2.

## **Advisering en consultatie**

### *Toetsen*

De leden van de CDA-fractie lezen dat er, omdat met het opstellen van het wetsvoorstel vrachtwagenheffing is begonnen voor 1 mei 2019, geen formele mkb-toets uitgevoerd hoefde te worden. Is de regering bereid alsnog een formele mkb-toets uit te voeren? Zo nee, waarom niet? Kan de regering aangeven of de verschillende mkb-vertegenwoordigers zich voldoende gehoord voelen? Zo ja, op welke wijze zijn zij betrokken?

De leden van de SGP-fractie lezen dat de ILT een nieuw apart organisatie-onderdeel nodig denkt te hebben voor handhaving van de vrachtwagenheffing. Deze leden achten goede handhaving, ook met betrekking tot buitenlandse chauffeurs, cruciaal. Hoe gaat de regering zorgen voor de benodigde capaciteit bij de ILT, ook voor het langs de weg staande houden van (buitenlandse) chauffeurs?

### *Consultatie*

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd in hoeverre er in de sector in den brede draagvlak is voor de vrachtwagenheffing. Kan de regering dit schetsen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat het wetsvoorstel voorziet in het beschikbaar stellen van verkeersgegevens – ontdaan van privacygevoelige informatie – aan de overheid. Deze gegevens kunnen worden benut voor beleidsdoeleinden en verkeersbeheer. Kan de regering aangeven of het verbeteren van de verkeersveiligheid valt onder de beleidsdoelen waar de verkeersgegevens voor gebruikt mogen worden?

## **Inwerkingtreding en notificatie**

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het zeer zorgelijk dat de implementatie van de vrachtwagenheffing nog zo lang op zich laat wachten. In september schreef de Minister dat de implementatie circa vier jaar zal duren. In april lichtte de toenmalige Minister dit al toe. Zij schatte in dat het aanbestedings- en gunningstraject anderhalf tot twee jaar zou duren en daarnaast de bouw en implementatie van IT-systemen aanvullend nog twee tot tweeënhalf jaar zou duren. Door de lange voorbereiding (afgelopen jaren) en de implementatietijd die nog is voorzien, wordt de invoering van de heffing daarmee vertraagd van initieel 2023–2024 naar waarschijnlijk 2027. Dit betekent dat ook de gelden voor de stimulering van nul-emissievoertuigen pas later (in 2028) beschikbaar komen. Ziet de regering mogelijkheden om de invoering naar voren te halen? Kan de regering aangeven welke effect het uitstel van de heffing (inclusief het programma terugsluis) heeft op de benodigde ingroei van nul-emissievoertuigen voor de zero-emissie-zones? Wat zijn de effecten op CO<sub>2</sub>-uitstoot, stikstof- en fijnstofemissies van de verlate invoering van de heffing (inclusief latere inwerkingtreding van het programma terugsluis)? Uit onderzoek van KPMG<sup>2</sup> blijkt dat Tsjechië en Slowakije al binnen één jaar na gunning een werkend systeem hadden door het Duitse systeem te kopen. Kan de implementatie versneld worden door een bestaand systeem te kopen in plaats van een nieuw eigen systeem als marktzaak uit te zetten?

<sup>2</sup> <https://www.vrachtwagenheffing.nl/binaries/vrachtwagenheffing/documenten/rapporten/2018/09/17/rapport-internationaal-onderzoek-kilometerheffing-vracht/kpmg-internationaal-onderzoek-vrachtwagenheffing.pdf>.

## **Artikelsgewijs deel**

### *Artikel 3 (vrijstelling of ontheffing)*

De leden van de CDA-fractie lezen dat in het tweede lid de vrachtwagens zijn opgenomen waarvoor de houder een ontheffing kan krijgen. Dit betreft onder andere vrachtwagens die worden gebruikt door de politie en de brandweer. Waarom valt deze categorie niet onder het eerste lid waar vrachtwagens zijn opgenomen die onder de vrijstelling vallen? En hoe kan de regering controleren of vrachtwagens die ten minste 40 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen niet bedrijfsmatig worden gebruikt?

### *Artikel 12 (meerjarenprogramma)*

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat telkens voor vijf jaar een meerjarenprogramma vaststelt. Waarom is gekozen voor vijf jaar? En staat het programma dan voor vijf jaar vast of kan het tussentijds nog wijzigen? Verder lezen deze leden dat om voldoende flexibiliteit te behouden de formele vereisten voor de inhoud van het programma die in het derde lid zijn opgenomen zo beperkt mogelijk zijn gehouden. Hoe wordt voorkomen dat het meerjarenprogramma na verloop van tijd teveel afwijkt van het oorspronkelijke doel?

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het opvallend om te zien dat het meerjarenprogramma niet vastgesteld wordt zonder dat daar overleg over heeft plaatsgevonden met de vervoerssector. Deze leden zien dat de vrachtwagenheffing meerdere doelen heeft, onder andere gericht op het verminderen van emissies, files en het verduurzamen van de sector. Daardoor kan er een moment komen dat de regering moet kiezen voor andere belangen dan die van de vervoerssector, ondanks dat de leden van de ChristenUnie-fractie de economische waarde van de vervoerssector erkennen. Deze leden zien dat de regering in reactie op vragen van de Raad van State aangeeft ook met andere partijen in gesprek te zullen gaan over het meerjarenprogramma. Deze leden vragen de regering om ofwel de partijen die zij op het oog heeft ook te borgen in de artikelsgewijze toelichting, ofwel geen speciale plaats te geven aan de vervoerssector. Zo wordt voorkomen dat de wettelijke verankering van de positie van de vervoerssector eraan bijdraagt dat andere (deel)belangen en relevante invalshoeken minder gewicht krijgen in het bestuurlijke afwegingsproces.

### *Artikel 13 (overtreding)*

De leden van de CDA-fractie lezen dat manipuleren van de boordapparatuur valt onder computervredebreuk, dat al strafbaar is. Kan de regering aangeven hoe wordt gecontroleerd of in de praktijk sprake is van manipulatie van de boordapparatuur? Onder wie valt de taak om hierop te controleren?

### *Artikel 16 (hoogte bestuurlijke boete)*

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd door wie de bestuurlijke boete moet worden betaald. Is dat altijd de werkgever of kan het ook de bestuurder van de vrachtwagen zijn? Deze leden vragen ook of de hoogte van de bestuurlijke boetes vaststaan met dit wetsvoorstel. Zo nee, wanneer wordt de hoogte bepaald? Deze leden lezen dat voor overtredingen als uitgeschakelde boordapparatuur of rijden zonder dat een dienstverleningsovereenkomst is afgesloten wordt gedacht aan een boete van € 300. Is dit bedrag niet veel te laag? Wordt het dan niet te aantrekkelijk om erop te gokken de boordapparatuur uit te schakelen of te rijden

zonder een dienstverleningsovereenkomst? Verder lezen deze leden dat voornamelijk wordt gedacht aan een boete van € 1.000 voor de overtredingen die verband houden met het niet naar behoren werken, waaronder manipulatie of ondeugdelijk gebruik, van de apparatuur. Is dit bedrag niet ook te laag? Klopt het dat conform dit artikel, waarbij wordt verwezen naar artikel 13 van het wetsvoorstel en artikel 138ab van het Wetboek van Strafrecht, bij manipulatie van boordapparatuur een gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of een geldboete van de vierde categorie (€ 20.750) kan worden opgelegd?

*Artikel 17 (stilhouden en voorlopige maatregelen)*

De leden van de CDA-fractie lezen dat als de kentekengegevens van de houder niet zijn te verifiëren de beschikking onmiddellijk betaald moet worden. Hoe zal dit in zijn werk gaan? Zal dit ook gelden voor vrachtwagens met een buitenlands kenteken?

*Artikel 34 (evaluatie)*

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Minister telkens na vier jaar aan de Staten-Generaal een verslag zendt over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk. Kan dit worden gezien als een officiële evaluatiebepaling van de wet? En waarom is gekozen voor een periode van vier jaar?

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Van der Zande