



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

---

## **Internetconsultatie Vrachtwagenheffing**

Beantwoording

Datum	20 februari 2020
Status	Definitief

## Inhoud

	<b>Inhoud</b>	<b>2</b>
	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Nut en noodzaak</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding en doel vrachtwagenheffing	4
1.2	Relatie met andere belastingen en opbrengsten en kosten van de vrachtwagenheffing	4
1.3	Kwaliteit	6
<b>2</b>	<b>Wegennet</b>	<b>7</b>
2.1	Uitgangspunten voor de aanwijzing van het heffingsnetwerk	7
2.2	Aanwijzing van het wegennet op wetsniveau	8
2.3	Het heffingsnetwerk	8
2.4	Monitoring en evaluatie	10
2.5	Effecten	11
<b>3</b>	<b>Voertuigen</b>	<b>13</b>
3.1	Definitie houder van het voertuig	13
3.2	Vrijstellingen/Ontheffingen	13
<b>4</b>	<b>Tarieven</b>	<b>15</b>
4.1	Hoogte van het tarief	15
4.2	Uitstoot	15
4.3	Differentiatie naar tijd en locatie	16
4.4	Gewicht	16
<b>5</b>	<b>Betaling en invordering</b>	<b>17</b>
5.1	Registratie van gereden kilometers	17
5.2	Systeem	18
5.3	Boordapparatuur	19
5.4	Facturatie	20
5.5	Systeemkosten	20
<b>6</b>	<b>Dienstaanbieders</b>	<b>22</b>
6.1	Dienstverlening en accreditatie dienaarbieder	22
6.2	Marketing en communicatie	23
<b>7</b>	<b>Terugsluis</b>	<b>24</b>
7.1	Ontvangers terugsluis	24
7.2	Suggesties voor maatregelen terugsluis	24
7.3	Marktverstoringseffecten terugsluis	25
7.4	Termijn terugsluis	26
7.5	Middelen terugsluis	26
7.6	Betrokkenheid uitwerking terugsluis	27
<b>8</b>	<b>Handhaving</b>	<b>28</b>
8.1	Handhaving	28
<b>9</b>	<b>Gegevensbescherming</b>	<b>29</b>
9.1	Gegevensbescherming	29

## Inleiding

### **Toelichting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de reacties in de internetconsultatie**

*Internetconsultatie van 26 juni t/m 7 augustus 2019.*

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft het conceptwetsvoorstel "Wet vrachtwagenheffing" in de periode van 26 juni tot en met 7 augustus 2019 opengesteld voor internetconsultatie. Het wetsvoorstel van de vrachtwagenheffing voorziet in een wettelijke regeling voor de vrachtwagenheffing.

Via de internetconsultatie hebben burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties kennis kunnen nemen van het conceptwetsvoorstel en hun ideeën hierover kenbaar kunnen maken. Dit bevordert de transparantie van het wetgevingsproces en de kwaliteit van de wetgeving.

Op 29 oktober 2019 is het hoofdlijnenverslag met daarin een samenvatting van de ingediende reacties gepubliceerd. De consultatie heeft 187 reacties opgeleverd, waarvan er 140 met toestemming van de respondenten openbaar zijn gemaakt. Er zijn tijdens de consultatiefase opmerkingen gemaakt over de volgende thema's:

1. Nut en noodzaak
2. Wegennet
3. Voertuigen
4. Tarieven
5. Betaling en invordering
6. Dienstaanbieders
7. Terugsluis
8. Handhaving
9. Gegevensbescherming
10. Overige vragen en opmerkingen

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft alle ingebrachte reacties van respondenten bestudeerd. Met het voorliggende verslag wordt gereageerd op de ingebrachte reacties op het conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing. Ook wordt weergegeven tot welke wijzigingen van het conceptwetsvoorstel deze reacties hebben geleid. Het wetsvoorstel wordt voorgelegd voor advies aan de Afdeling advisering van de Raad van State. Nadat de Raad van State advies heeft uitgebracht wordt het wetsvoorstel aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Het verslag wordt naar verwachting medio 2020 op de volgende websites gepubliceerd: [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl) en [www.vrachtwagenheffing.nl](http://www.vrachtwagenheffing.nl).

## 1 Nut en noodzaak

In het regeerakkoord van het Kabinet Rutte III "Vertrouwen in de toekomst" is opgenomen dat in navolging van ons omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Het wetsvoorstel biedt de grondslag voor een heffing voor vrachtwagens waarbij houders van vrachtwagens betalen naar het aantal gereden kilometers. De netto-opbrengst zal terugvloeien naar de vervoerssector voor innovatie en verduurzaming.

### 1.1 Aanleiding en doel vrachtwagenheffing

Respondenten hebben vragen gesteld over de aanleiding en de doelstellingen van de vrachtwagenheffing.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

In het beleidskader Vrachtwagenheffing dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 9 november 2018 heeft gepubliceerd, zijn de volgende twee doelstellingen opgenomen<sup>1</sup>:

1. Binnen- en buitenlands vrachtverkeer laten betalen 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. Zo gaat het vrachtverkeer meer dan nu betalen voor gebruik van de weg.
2. Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. In het regeerakkoord is afgesproken dat de inkomsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door, naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, gelden aan te wenden voor innovatie en verduurzaming (terugsluis).

Mede naar aanleiding van deze reacties en de toets door het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) is in hoofdstuk 1 van het algemeen deel van de memorie van toelichting nader ingegaan op de doelstellingen van het wetsvoorstel en het nut en de noodzaak. In paragraaf 1.3 van de memorie van toelichting zijn de overwogen alternatieven voor de vrachtwagenheffing beschreven. Het met dit voorstel geïntroduceerde systeem is, gegeven de Europese kaders, het meest doelmatige instrument.

### 1.2 Relatie met andere belastingen en opbrengsten en kosten van de vrachtwagenheffing

Respondenten maken diverse opmerkingen over de volledige afbouw van de motorrijtuigenbelasting (hierna: MRB) en de afschaffing van het Eurovignet. Ook vragen respondenten of het verhogen van accijns een goed alternatief zou zijn omdat dit ook betalen naar gebruik impliceert.

Verskillende respondenten vragen wat de geschatte opbrengsten en kosten zijn van de heffing. Ook vragen respondenten welke uitvoeringskosten komen te vervallen met het afschaffen van het Eurovignet en het vervallen van de belasting zware motorvoertuigen (hierna: BZM) en het verlagen de MRB. Tot slot is gevraagd of de genoemde hoogte van de accijnsderving realistisch is.

---

<sup>1</sup> Beleidskader Vrachtwagenheffing, bijlage bij de Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 9 november 2018, Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 269. Het beleidskader is op 6 maart 2019 behandeld in de Tweede Kamer.

### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ten aanzien van de MRB schrijft de vigerende Eurovignetrichtlijn minimumtarieven voor. De Europese Commissie heeft in de zomer van 2017 een voorstel tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn gepresenteerd. Hierbij wordt voorgesteld de minimumtarieven voor wegenbelasting voor vrachtwagens boven de 12 ton over een periode van vijf jaar te verlagen tot een nultarief. De onderhandelingen over de herziening van de Eurovignetrichtlijn zijn nog gaande. Het ministerie kan op de uitkomst daarvan niet vooruitlopen.

Vrachtwagens die onder de Wet BZM vallen moeten nu in het bezit zijn van een Eurovignet om te mogen rijden in Nederland. De kosten van dit vignet moeten periodiek worden betaald door de houder van de vrachtwagen en zijn niet afhankelijk van het aantal kilometers dat wordt afgelegd. Met het wetsvoorstel Wet vrachtwagenheffing wordt het gebruik van wegen belast. Daarom vervalt de BZM. Uit de uitvoeringstoetsen die de Belastingdienst heeft uitgevoerd, blijkt welke kosten hierdoor worden bespaard. De besparing van de uitvoeringskosten bij de Belastingdienst bedraagt €1.680.000 per jaar. Deze budgettaire effecten worden verrekend met de systeemkosten. De verwachte te derven inkomsten van het Eurovignet bedragen voor Nederland jaarlijks circa € 200 miljoen (prijsspeil 2019). Deze derving van inkomsten voor de rijksbegroting wordt gedekt uit de inkomsten van de vrachtwagenheffing.

In paragraaf 4.3 van het algemeen deel van de memorie van toelichting is dit nader toegelicht. Hierin is ook aangegeven dat in de begroting van 2022 een definitieve raming van de opbrengsten en kosten wordt opgenomen voor de eerste jaren (2023-2026) na invoering van de vrachtwagenheffing, ervan uitgaande dat het wetsvoorstel in 2023 in werking treedt. Op dit moment betreft de raming van de lasten van een heffing op de autosnelwegen en wegen waar substantiële uitwijk plaatsvindt, tussen de circa € 615 miljoen en € 685 miljoen bij een gemiddeld tarief van € 0,149 per kilometer. Om de vrachtwagenheffing te kunnen invoeren en exploiteren, worden er kosten gemaakt. Het gaat om eenmalige investeringskosten die nodig zijn om het systeem te ontwikkelen en gebruiksklaar te maken alsmede om jaarlijkse exploitatiekosten. De eenmalige investeringskosten liggen rond de € 200 miljoen (prijsspeil 2019). De jaarlijkse exploitatiekosten van het gekozen heffingssysteem zijn geraamd op € 100 tot € 125 miljoen per jaar. De hoogte van deze kosten is in lijn met de kosten die gelden voor andere elektronische tolheffingssystemen.

Na de invoering van de vrachtwagenheffing wordt de MRB voor vrachtwagens verlaagd. De verlaging levert circa € 40 miljoen (prijsspeil 2019) minder inkomsten voor de schatkist op. Dit levert een evenredige lastenverlaging voor houders van een vrachtwagen op.

Uit het onderzoek naar de effecten van de vrachtwagenheffing blijkt dat er door vrachtwagens minder kilometers worden gereden dan in een situatie zonder vrachtwagenheffing, waardoor navenant minder brandstof wordt verbruikt. Opgeteld leidt dit tot een accijnsderving van circa € 25 miljoen per jaar (prijsspeil 2019). Deze derving wordt gedekt uit de inkomsten van de vrachtwagenheffing.

Een accijnsverhoging op diesel is minder effectief omdat dit niet strookt met het betalen per gereden kilometer in Nederland. Er wordt bijvoorbeeld niet betaald als in het buitenland getankt wordt. Bovendien zou ook het personenverkeer worden belast met deze maatregel. Er wordt daarom niet voor dit alternatief gekozen. Er is gekozen voor een heffing omdat die juist ook goed aansluit op het systeem in België en Duitsland. Dat bevordert tevens de concurrentiepositie van Nederland.

### 1.3

#### **Kwaliteit**

Respondenten geven aan dat het ministerie met een doordacht plan voor de vrachtwagenheffing zou moeten komen en dat belanghebbenden gedurende de loop van het programma uitgenodigd zouden moeten worden om input te leveren.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het proces van invoering van de vrachtwagenheffing kent drie opeenvolgende fasen, waarbij van grof naar fijn wordt gewerkt. In de eerste fase zijn doelen en uitgangspunten neergelegd in het beleidskader Vrachtwagenheffing, die gebruikt zijn bij het opstellen van dit wetsvoorstel. Het uitgangspunt is om zo spoedig mogelijk een betrouwbaar heffingssysteem te realiseren dat kostenefficiënt, beheersbaar, flexibel en gebruiksvriendelijk is. De tweede fase heeft betrekking op de voorbereiding van het wetsvoorstel Wet vrachtwagenheffing. Tegelijk met de voorbereiding van het wetsvoorstel vindt ook de voorbereiding van de realisatie van de heffing plaats. Vervolgens zal in de derde fase na de vaststelling van het wetsvoorstel de gunning van contracten en de realisatie plaatsvinden zodat het stelsel in gebruik kan worden genomen. Ook wordt de terugsluis (het meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector dat gefinancierd wordt uit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing) verder uitgewerkt. Met deze gefaseerde aanpak wordt zorgvuldigheid beoogd.

De invoering van de vrachtwagenheffing wordt afgestemd met de (in)direct belanghebbenden. Zij worden op verschillende manieren betrokken. Allereerst hebben belanghebbenden door middel van deze internetconsultatie input geleverd op het conceptwetsvoorstel van de Wet vrachtwagenheffing. Daarnaast is er frequent contact met bedrijven en organisaties uit de vervoerssector, de markt voor beoogde dienstverleners en publieke uitvoerders en zijn zij ook (intensief) betrokken bij tal van onderzoeken. Zo is er in oktober 2019 een marktinformatedag georganiseerd, waar marktpartijen uitvoerig zijn geïnformeerd over de vrachtwagenheffing. Het ministerie heeft daarnaast om advies gevraagd over (onderdelen van) het conceptwetsvoorstel. Zo hebben de Raad voor de Rechtspraak en Autoriteit Persoonsgegevens advies uitgebracht en hebben de beoogde uitvoeringsorganisaties uitvoeringstoetsen uitgevoerd. Voor het wegennet waarvoor de vrachtwagenheffing geldt, is gebruik gemaakt van expertise van provinciale en gemeentelijke wegbeheerders. Hoofdstuk 2 van dit verslag gaat daar nader op in. Tot slot maakt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gebruik van ervaringen uit het buitenland, met name België en Duitsland.

## 2 Wegennet

Wegen waarop de vrachtwagenheffing betaald moet worden, zijn opgenomen in de bijlage van het wetsvoorstel. De heffing zal gaan gelden voor nagenoeg alle autosnelwegen (A-wegen) en een aantal andere wegen (met name N-wegen). Het heffingsnetwerk is het gedeelte van het wegennet waarop de vrachtwagenheffing geldt.

### 2.1 Uitgangspunten voor de aanwijzing van het heffingsnetwerk

Respondenten vragen hoe de aanwijzing van wegen waarop de heffing gaat gelden tot stand is gekomen en welke achterliggende redenen hieraan ten grondslag liggen.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Om te komen tot een samenhangend heffingsnetwerk heeft het ministerie uitgebreid onderzoek verricht. Op basis van modelstudies is berekend dat met een vrachtwagenheffing op alleen snelwegen er naar verwachting een toename van 10 tot 15 procent van het vrachtverkeer op het onderliggend wegennet plaatsvindt. De toename van het uitwijkverkeer zou negatieve gevolgen kunnen hebben voor de verkeersveiligheid en de fysieke leefomgeving. Door de heffing ook op andere wegen te laten gelden wordt ongewenst uitwijkgedrag naar het onderliggend wegennet voorkomen. Daarom is het te beprijzen wegennet zodanig gekozen, dat wegen waarop uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht zoveel mogelijk aan het wegennet voor vrachtwagenheffing zijn toegevoegd.

Voor het bepalen op welke wegen uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht is gebruik gemaakt van modelberekeningen en van regionale expert judgement. Met behulp van verkeersmodellen zijn de effecten van de vrachtwagenheffing op vervoer en verkeer berekend. Onder andere de omvang van goederenstromen in, van, naar en door Nederland is onderzocht. Op basis daarvan zijn vervolgens de te verwachten verkeerseffecten bepaald. In de modellen is gerekend met een gemiddeld tarief van € 0,149 per kilometer op het wegennet voor vrachtwagenheffing. Het model berekent vervolgens of voor de ritten een andere route goedkoper of aantrekkelijker zal uitvallen, waarbij factoren als reistijd en congestie, verkeersintensiteit, uurloon en brandstofverbruik mee worden gerekend.

De resultaten van de modelstudies zijn tot slot verrijkt met de uitkomsten van overleg met de wegbeheerders en met vertegenwoordigers van de vervoerssector. Zo zijn in elke provincie bijeenkomsten gehouden en is regionale kennis over het wegennet en de omgeving vergaard. Daarbij is beoordeeld of de modelinschattingen plausibel zijn en of er andere redenen zijn om wegen juist wel of niet aan te wijzen. Hierbij is ook rekening gehouden met verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld of een weg nabij een natuurgebied is gelegen.

Het te beprijzen wegennet is dus zodanig gekozen, dat dit ook de wegen omvat waarop substantiële uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht. Er is niet gekozen voor een heffing op alle wegen omdat dit tot hoge kosten voor de vervoerssector leidt. Bovendien wijkt het beprijzen van alle wegen af van onze buurlanden, waardoor de concurrentiepositie van Nederland onder druk komt te staan.

De feitelijke uitwijk van vrachtwagens kan afwijken van wat vóór invoering van de vrachtwagenheffing wordt verwacht op basis van onderzoek met modellen en de

verrijking met de uitkomsten van overleg met de wegbeheerders en met vertegenwoordigers van de vervoerssector. Daarom zal worden gemonitord of uitwijk van vrachtwagens plaatsvindt op wegen waar de heffing niet van toepassing is. Deze monitoring vindt plaats op basis van tellingen van het vrachtverkeer en geanonimiseerde verkeersgegevens. Op basis van geconstateerde onwenselijke verkeersbewegingen kan bekeken worden met welke maatregel ongewenste uitwijk beperkt kan worden. Met het toevoegen van een lokale weg aan het wegennet waar de vrachtwagenheffing geldt, kunnen negatieve effecten worden beperkt. Daarnaast kan een wegbeheerder indien nodig, vooruitlopend op het toevoegen van een weg, ook zelf verkeersmaatregelen nemen. In overleg met de regionale wegbeheerders worden de wegen waarop de monitoring van mogelijke uitwijk plaatsvindt vastgesteld.

## **2.2 Aanwijzing van het wegennet op wetsniveau**

Een respondent vraagt waarom het heffingsnetwerk op wetsniveau moet worden geregeld.

### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Om de doelstellingen van de vrachtwagenheffing te kunnen realiseren, is een wettelijke regeling vereist. Een heffing door het Rijk moet op grond van artikel 104 van de Grondwet bij wet geregeld worden. Dat betreft in ieder geval een wettelijke borging van wie de betalingsplichtige is, het tarief en het belastbaar feit. Het belastbaar feit is het rijden op een aangewezen wegvak. Daarom moet het wegennet waarop de vrachtwagenheffing geldt op wetsniveau worden vastgelegd.

## **2.3 Het heffingsnetwerk**

Respondenten vragen in hun reacties om bepaalde wegen, die nu niet in het heffingsnetwerk zijn opgenomen, toe te voegen aan het heffingsnetwerk voor vrachtwagenheffing. Reden hiervoor is onder andere dat respondenten verwachten dat vrachtwagens naar bepaalde wegen zullen uitwijken.

Een voorbeeld van een wens om een weg toe te voegen aan het heffingsnetwerk is die van 66 insprekers uit de omgeving van de dorpen Sint Hubert, Mill en Haps. Zij pleiten voor het toevoegen van de N264 (tussen Uden en Haps) aan het heffingsnetwerk en zijn van mening dat de vrachtwagenheffing dé oplossing is om hun zorgen met betrekking tot het vrachtverkeer op de N264 te kunnen verkleinen. Respondenten hebben zorgen geuit over de overlast van langsrijdende vrachtwagens. Zij zijn bevreesd dat deze situatie zal verergeren.

Een ander voorbeeld van een wens om een weg toe te voegen aan het heffingsnetwerk is de zuidelijke ringweg bij Groningen, de N7, met als reden om een sluitend netwerk voor de vrachtwagenheffing te realiseren. Daarnaast is gevraagd om de gemeentelijke Waterlinieweg in Utrecht toe te voegen aan het heffingsnetwerk, vanwege de aantrekkelijkheid van deze route voor sluipverkeer en vanwege diverse aspecten op het gebied van leefbaarheid en luchtkwaliteit.

Andere wegen waarvan respondenten expliciet hebben gevraagd deze toe te voegen aan het heffingsnetwerk zijn de volgende: N48, N57, N206, N218, N256, N271, N351 (Wolvega-Oosterwolde), N377, N389, N492, enkele gemeentelijke wegen in Barendrecht, de noordelijke en zuidelijke rondweg en enkele gemeentelijke wegen in Breda, de ring en enkele gemeentelijke wegen in Eindhoven en de route door het Distripark Eemhaven te Rotterdam.

Er zijn ook wegen waarvan respondenten hebben aangegeven enige vorm van uitwijk te verwachten als gevolg van de keuze van het heffingsnetwerk.



Een aantal reacties had betrekking op wegen waarvan is voorzien dat ze (gedeeltelijk) onderdeel worden van het heffingsnetwerk. Er werd verzocht om een langer weggedeelte van deze wegen op te nemen in het heffingsnetwerk. Het gaat om korte weggedelen van de A13, A15, de parallelroute langs de A15 bij Rotterdam en de A28.

Ook zijn reacties binnengekomen waarin is gevraagd om bepaalde wegen juist te verwijderen uit het heffingsnetwerk. Zo geven enkele respondenten aan dat de heffing voor hen tot hoge kosten zou leiden, aangezien zij dagelijks gebruik maken van wegen die binnen het netwerk vallen. Ook zijn er zorgen dat door aanwijzing van een aantal wegen uitwijk van vrachtverkeer ontstaat op alternatieve routes. Insprekers hebben verzocht om de volgende routes geen onderdeel te maken van het heffingsnetwerk: inpridders A12 en A38, de A32, A35 (tussen Wierden en Azelo), A37, A50, N11, N50, N65, N201, N225, N279, N279 (tussen Veghel en Asten), N282, N640, de trajecten Belgische grens-aansluiting A2 Maastricht-Noord, Belgische grens-Noorderbrug in Maastricht en de Bovenste weg en Weststadweg in Oosterhout.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

In paragraaf 2.1 van dit verslag is toegelicht dat uitgebreid onderzoek verricht is en overleg is gevoerd met de regionale wegbeheerders en vertegenwoordigers van de vervoerssector. Ook zijn de reacties op de internetconsultatie over aanpassingen aan het heffingsnetwerk betrokken bij het vaststellen van het heffingsnetwerk. Hierover is overleg geweest met experts van de wegbeheerders. Wegen zijn toegevoegd aan het heffingsnetwerk als uit modelstudies blijkt of als regionale wegbeheerders verwachten dat substantiële uitwijk leidt tot negatieve effecten voor de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid of de fysieke leefomgeving.

Voor de N264 is dit niet aan de orde. Op deze weg wordt geen uitwijkend vrachtverkeer van substantiële omvang verwacht en de N264 is daarom niet opgenomen in het heffingsnetwerk. Ten opzichte van de huidige route die vrachtwagens afleggen, wordt bij het mogelijke uitwijken naar de N264 meer brandstof verbruikt en is bovendien sprake van een langere reistijd. Deze factoren spelen een grote rol bij de afweging van een bestuurder of deze zijn route aanpast. Vanwege de ligging van de N264, tussen twee autosnelwegen en vanwege de leefbaarheid in de doorkruisende kernen, zal de ontwikkeling van het vrachtverkeer op de N264 worden gemonitord. Indien na invoering van de vrachtwagenheffing onverhoopt blijkt dat het vrachtverkeer is toegenomen, vindt een afweging plaats om maatregelen te treffen. Dit kan leiden tot toevoegen van de weg aan het heffingsnetwerk of het treffen van andere maatregelen.

Voor wat betreft de zuidelijke ringweg, de N7, in Groningen wordt geen uitwijkend vrachtverkeer van substantiële omvang verwacht. Bovendien blijkt uit modelberekeningen dat bij het toevoegen van de N7 aan het heffingsnetwerk, een deel van het vrachtverkeer zich zal verplaatsen naar het onderliggend wegennet. Dit kan leiden tot negatieve effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarom is besloten de N7 niet toe te voegen aan het heffingsnetwerk.

De Waterlinieweg in Utrecht wordt aan het heffingsnetwerk toegevoegd. Deze weg was ten onrechte niet opgenomen in het conceptwetsvoorstel dat gereed was voor de internetconsultatie. Experts van de gemeente, de provincie en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verwachten een grote kans op substantiële uitwijk vanwege de parallellegging aan de A27. Het is een alternatief voor de

autosnelwegroute A27 die deel uitmaakt van het wegennet voor vrachtwagenheffing.

Een aantal wegen in het heffingsnetwerk was niet volledig opgenomen in de bijlage van het conceptwetsvoorstel. Het betreft onder meer een gedeelte van de autosnelweg A13, waarbij het wegvak tussen knooppunt Kleinpolderplein tot de S113 (spoorwegovergang) wordt toegevoegd aan het wegennet voor vrachtwagenheffing. Op de A15 was abusievelijk het gedeelte tussen knooppunt Valburg en de aansluiting Bemmelen (N839) niet in de bijlage opgenomen. Dit geldt ook voor het gedeelte tussen knooppunt Rijnsweerd tot de aansluiting met de Waterlinieweg. Beide gedeeltes zijn toegevoegd aan de bijlage van het wetsvoorstel.

De parallelroute van de A15 in Rotterdam is op basis van de consultatiereacties specifieker omschreven.

Op de overige genoemde wegen wordt geen uitwijkend vrachtverkeer van substantiële omvang verwacht. Er worden geen negatieve effecten op de verkeersveiligheid, bereikbaarheid of de toestand van de fysieke leefomgeving verwacht als gevolg van uitwijkend vrachtverkeer. Deze wegen zijn daarom niet aan het wegennet waarvoor de vrachtwagenheffing geldt toegevoegd.

Twee wegen, de Bovenste weg en de Weststadweg in Oosterhout, waren ten onrechte opgenomen in het heffingsnetwerk. Naar aanleiding van de consultatiereactie van de wegbeheerder en omdat blijkt dat hier geen uitwijkend vrachtverkeer van substantiële omvang wordt verwacht, zijn deze twee wegen niet meer opgenomen in de bijlage van het wetsvoorstel.

De andere wegen waarvan is voorgesteld om deze te verwijderen uit het heffingsnetwerk, blijven opgenomen in het heffingsnetwerk.

## **2.4 Monitoring en evaluatie**

Een respondent dringt aan op de totstandkoming van een heldere en transparante procedure voor het wijzigen van het wegennet waarvoor de vrachtwagenheffing geldt, nadat er monitoring heeft plaatsgevonden. Het dient duidelijk te zijn welke criteria bepalen of een situatie ernstig genoeg is voor een eventuele wijziging.

Respondenten, waaronder bewoners, regionale overheden en belangenorganisaties vragen om bepaalde wegen extra te monitoren in de eerste periode na invoering van de vrachtwagenheffing. Ze geven aan dat het feitelijk uitwijkgedrag kan verschillen van wat op basis van modelonderzoek is berekend. Respondenten hebben het ministerie gevraagd om diverse wegen te monitoren en de vrachtbewegingen te evalueren na invoering van de vrachtwagenheffing. Enkele voorbeelden van wegen waarvan gevraagd is om die te monitoren zijn onder meer: N203, N221 vanaf N413 tot A1, N224, N226, N227, N234, N238, N246, N277, N295, N413, N554, N556, N802 en enkele gemeentelijke wegen in Albrandswaard, Barendrecht, Venlo en Zaanstad.

Belangenorganisaties, enkele gemeenten en regionale overheden hechten waarde aan het introduceren van een zogenaamde spoedprocedure. Het wordt belangrijk gevonden dat wijzigingen in het heffingsnetwerk snel en efficiënt doorgevoerd kunnen worden wanneer er problemen worden gesignaleerd. De respondenten vinden het ook belangrijk dat er gekeken wordt naar andere acceptabele beheersmaatregelen.

Een dienstaanbieder geeft evenwel juist aan tijd nodig te hebben om wijzigingen door te voeren in hun systeem. De dienstaanbieder adviseert hiervoor minimaal 3 maanden te nemen.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het feitelijke uitwijkgedrag van vrachtwagens kan afwijken van hetgeen op basis van onderzoek met modellen en expert judgement voorafgaand aan de invoering van de heffing wordt verwacht. Daarom gaat het ministerie het vrachtverkeer monitoren op wegen waar uitwijkend vrachtverkeer kan optreden. Het ministerie gaat mee met de wens om de hierboven genoemde wegen te monitoren. Dat gaat het ministerie doen door het tellen van vrachtwagens waarbij gedifferentieerd wordt op lengteklasse. Ook wordt gemonitord op basis van geanonimiseerde gegevens die door de boordapparatuur worden gegenereerd.

Als uit de evaluatie van de gegevens blijkt dat sprake is van een substantiële uitwijk van vrachtverkeer, dan kan de desbetreffende weg op een later moment aan het heffingsnetwerk toegevoegd worden als daarmee de uitwijk kan worden teruggedrongen.

Het wijzigen van het heffingsnetwerk kan in beginsel alleen door een wetswijziging plaatsvinden. Deze procedure heeft een doorlooptijd van circa één jaar. Het wetsvoorstel bevat voor noodsituaties de spoedregeling, om snel in te kunnen grijpen. Het gaat dan om spoedeisende gevallen waarbij het vanwege de verkeersveiligheid, bereikbaarheid of de toestand van de fysieke leefomgeving, noodzakelijk is om het heffingsnetwerk sneller aan te passen. Met de spoedregeling wordt het mogelijk om met een ministeriële regeling, vooruitlopend op een wetswijziging, wegen aan het heffingsnetwerk toe te voegen (waarmee het een beprijsd wegvak wordt), dan wel het tarief voor een in de bijlage aangewezen wegvak op € 0,00 te stellen, waardoor voor het betreffende wegvak geen heffing meer verschuldigd is. Wat spoedeisend is, hangt af van de specifieke lokale situatie. Afstemming met de betreffende wegbeheerders is daarom van belang.

Er wordt op dit moment samen met de regionale overheden in kaart gebracht welke maatregelen door wegbeheerders zelf acuut genomen kunnen worden indien de situatie daarom vraagt. Daarbij kan gedacht worden aan een tijdelijke verkeersmaatregel ter overbrugging van de periode die nodig is om het heffingsnetwerk te wijzigen. Daarnaast wordt onderzocht of het toevoegen of verwijderen van een weg in de systemen van dienstaanbieders in een kortere periode kan plaatsvinden dan de in België gebruikelijke drie maanden.

## **2.5 Effecten**

Een respondent heeft vragen gesteld over stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden met betrekking tot de invoering van vrachtwagenheffing.

Een aantal respondenten vraagt om op voorhand de regionale economie als gevolg van de vrachtwagenheffing beter inzichtelijk te maken om mogelijk negatieve gevolgen te voorkomen. Daarbij is ook gevraagd om de gevolgen voor (grens)regio's inzichtelijk te maken.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bij het bepalen van het wegennet waarvoor de vrachtwagenheffing geldt, is ook gekeken naar stikstofdepositie. Uit onderzoek blijkt dat er als gevolg van invoering van de vrachtwagenheffing naar verwachting 4,7% minder vrachtwagenkilometers worden gereden. Dit leidt tot een afname van de uitstoot van stikstofoxiden met

circa 0,4%. De effecten op emissies zijn groter als ook de impact van terugsluis van middelen voor innovatie en verduurzaming van de sector wordt meegenomen. Met de terugsluis wordt onder andere elektrificatie van het vrachtvervoer gestimuleerd. Uit onderzoek blijkt dat de vrachtwagenheffing én de verschillende maatregelen in het kader van de terugsluis naar verwachting leiden tot een vermindering van circa 21% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, 13-14% minder emissie van stikstofoxiden en 7 tot 10% minder fijnstof, bepaald ten opzichte van de totale uitstoot van vrachtverkeer over de weg in de referentiesituatie. De wegen zijn zo gekozen dat er in de nabijheid van stikstofgevoelige gebieden geen toename van stikstofemissies wordt verwacht.

Het ministerie heeft voorafgaand aan de invoering van de vrachtwagenheffing onderzoek laten uitvoeren om de gevolgen voor de regionale economie in beeld te brengen.

## 3 Voertuigen

Het voornemen is dat de vrachtwagenheffing geldt voor vrachtwagens of samenstellingen van voertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg. Ook opleggetrekkers met een toegestane maximum massa van minder dan 3.500 kg vallen, net als in België, onder de heffing. Deze voertuigen zijn alleen in combinatie met een oplegger geschikt voor het vervoer van goederen. De combinatie van de opleggetrekker met een oplegger leidt vrijwel altijd tot een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg. De heffing geldt voor Nederlandse en buitenlandse houders van deze voertuigen.

### 3.1 Definitie houder van het voertuig

Respondenten merken op dat het zinvol zou kunnen zijn om de definitie van "houder van het voertuig" nader toe te lichten. Dit om rekening te houden met samengestelde vrachtwagens of bijvoorbeeld leaseconstructies.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De houder van een vrachtwagen is in beginsel de Nederlandse of buitenlandse kentekenhouder. Deze definitie is in grote lijnen ontleend aan de begripsbepaling in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Leasemaatschappijen zijn dus ook houder voor de vrachtwagens die op hun naam staan.

### 3.2 Vrijstellingen/Ontheffingen

Verschillende belangenorganisaties en wegbeheerders hebben in hun reacties gevraagd een vrijstelling van de heffing te verlenen voor bepaalde categorieën voertuigen. Zo geven belangenorganisaties waaronder Natuur en Milieu en BOVAG aan dat door de heffing duurzame vrachtwagencombinaties (bijvoorbeeld LNG, Hybride, Elektrisch of LIV) en elektrische bestelbussen onaantrekkelijk worden in vergelijking met fossiele alternatieven die niet onder de heffing vallen. Dit wordt gezien als onwenselijk. Ook geven respondenten aan dat voertuigen voor het onderhoud van wegen en destructiewagens vrijgesteld horen te zijn van de heffing. Circus- en kermisvoertuigen hebben nu een korting voor de MRB en zouden daarom ook graag een vrijstelling willen van de heffing geeft de Nationale Bond van Kermisbedrijf houders aan in hun reactie. Lesvoertuigen en bestemmingsverkeer dienen volgens respondenten ook vrijgesteld te zijn. Tot slot geeft de Stichting Humanitair Transport Oost-Europa aan dat Humanitair transport in andere landen zoals Duitsland en Hongarije wel vrijgesteld is.

Respondenten geven daarnaast aan dat bepaalde voertuigen juist ten onrechte vrijgesteld worden. Zo wordt gevraagd om landbouwvoertuigen toe te voegen aan de heffing. Respondenten geven aan dat landbouwvoertuigen ook goederen vervoeren en dat dit mogelijk leidt tot oneerlijke concurrentie. Ook de betonpomp zonder mixer wordt genoemd in enkele reacties. Andere voertuigen zwaarder dan 3.500 kg, die ook niet zijn ingericht voor het vervoer van goederen, zijn namelijk niet vrijgesteld (zoals strooiwagens en bergingsvoertuigen).

### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

In het wetsvoorstel wordt gesproken van ontheffing in plaats van vrijstelling. Hieronder wordt derhalve van ontheffing gesproken, ook al bezigen respondenten de term vrijstelling.

De ontheffingen betreffen voertuigen die op basis van de Eurovignetrichtlijn mogen worden vrijgesteld en sluiten zoveel mogelijk aan bij de vrijstellingen die zijn opgenomen in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Daarnaast is belangrijk dat de uitvoering en de handhaving van de vrachtwagenheffing niet onnodig complex wordt door afbakeningsvraagstukken. Dit geldt bijvoorbeeld voor groepen voertuigen of voor voertuigen die niet automatisch te onderscheiden zijn, zoals bergings- en pechhulpvoertuigen en bestemmingsverkeer. Op basis van bovenstaande redenen heeft het ministerie gekozen om geen ontheffing te verlenen voor de door respondenten genoemde voertuigcategorieën. Voor elektrische voertuigen mag op grond van de huidige Eurovignetrichtlijn geen ontheffing worden verleend.

Landbouwvoertuigen zijn niet primair bedoeld voor het vervoer van goederen. Bovendien mogen deze voertuigen geen gebruik maken van het grootste deel van de wegen waarop de heffing gaat gelden. Daarom worden landbouwvoertuigen niet onder de definitie van vrachtwagen gebracht. Het ministerie heeft de ontheffing voor de mobiele kranen en de betonpomp zonder mixer herzien; de vrachtwagenheffing gaat ook gelden voor deze voertuigen. Hierdoor wordt beter aangesloten op de vrijstellingen die in de MRB worden gehanteerd.

## 4 Tarieven

De vrachtwagenheffing wordt vastgesteld op grond van het aantal geregistreerde door de vrachtwagen afgelegde kilometers. De heffing per kilometer is gemiddeld circa € 0,149 per gereden kilometer. Het tarief in het wetsvoorstel is gedifferentieerd naar gewichtsklasse van (het samenstel van) de vrachtwagen (en de oplegger) en de milieueigenschappen (euro-emissieklasse).

### 4.1 Hoogte van het tarief

Een respondent laat weten weliswaar voorstander te zijn van het principe "betalen naar gebruik", maar geeft daarbij aan de hoogte van het bedrag per kilometer te hoog te vinden en vraagt zich af of het tarief in de toekomst nog hoger kan worden. Ook zijn er vragen met betrekking tot de wijze van indexeren.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vanwege de Nederlandse concurrentiepositie is aangesloten bij de gemiddelde tarieven zoals deze gehanteerd worden in België en Duitsland. Kosten voor houders van vrachtwagens zijn afhankelijk van het aantal gereden kilometers en het type voertuig. De opbrengsten worden gebruikt voor afschaffing c.q. verlaging van de huidige BZM en MRB en voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Het tarief wordt ieder jaar geïndexeerd. De tarieven worden aan het begin van het jaar bij ministeriële regeling aangepast in verband met een inflatiecorrectie. De inflatiecorrectie wordt bepaald met toepassing van de tabelcorrectiefactor waarbij wordt aangesloten bij de Wet inkomstenbelasting 2001.

### 4.2 Uitstoot

Respondenten dragen enkele manieren aan van differentiatie op basis van uitstoot. De NVDE pleit onder andere voor een aparte tariefklasse voor nul-emissie (waterstof of batterij-elektrische) voertuigen en vraagt minimaal te kiezen voor 50% korting. Daarnaast geven respondenten aan dat er onderscheid gemaakt dient te worden tussen EURO VI en emissieloze voertuigen. BOVAG pleit voor een extra prikkel om ondernemers te stimuleren te kiezen voor een voertuig op LNG, groen gas (CNG), vloeibare biobrandstoffen/*renewables*, waterstof of accu's.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De vigerende Eurovignetrichtlijn staat niet toe een aparte tariefklasse in te voeren voor emissieloze voertuigen of een korting te geven. De Eurovignetrichtlijn staat wel een toeslag voor luchtvervuiling en geluid toe. Vanwege de complexiteit is daar in het voorstel van afgezien. In de richtlijn is opgenomen dat het maximale tarief ten hoogste tweemaal het tarief van de schoonste emissieklasse mag zijn. De schoonste klasse is EURO VI en schoner. De richtlijn kent geen aparte klasse voor *zero emission* (elektrisch of waterstof aangedreven voertuigen) en *low emission* (hybride) vervoer. Hiermee vallen emissieloze voertuigen onder het tarief dat hoort bij klasse EURO VI. In dit wetsvoorstel is gekozen voor de maximale variatie die de vigerende Eurovignetrichtlijn toestaat. Dit betekent dat het tarief voor EURO-VI voertuigen en schoner, de helft is van het tarief voor EURO 0. Dit draagt bij aan het stimuleren van het gebruik van schonere vrachtwagens.

Op dit moment wordt onderhandeld over een herziening van de Eurovignetrichtlijn. Onderdeel van de bespreking is een tariefdifferentiatie op basis van CO<sub>2</sub>-emissie in plaats van op EURO-emissieklasse. Het ministerie kan op de uitkomst van die onderhandelingen niet vooruitlopen.

In het kader van de terugsluis hebben het ministerie en de sector verduurzamings- en innovatieopgaven geformuleerd. De versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer maakt daar onderdeel van uit. Daarmee wordt het gebruik van duurzame vrachtwagens gestimuleerd, waaronder het gebruik van emissieloze vrachtwagens.

#### **4.3 Differentiatie naar tijd en locatie**

Verschillende belanghebbenden, waaronder het Centraal Bureau Levensmiddelenhandel, hebben aangegeven dat het tarief van de vrachtwagenheffing gedifferentieerd dient te worden op basis van locatie (bijvoorbeeld lager tarief voor N-wegen) of tijd (bijvoorbeeld spits- of nachttarief).

##### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het differentiëren van de heffing naar plaats en tijd draagt niet bij aan de doelstellingen van de vrachtwagenheffing. Ook in de buurlanden wordt het tarief niet naar plaats en tijd gedifferentieerd.

#### **4.4 Gewicht**

De Koninklijke Metaalunie vraagt of het mogelijk is om de door Duitsland gehanteerde toegestane maximum massa van meer dan 7.500 kg ook in Nederland te hanteren voor de heffing van voertuigen in plaats van 3.500 kg. Hierdoor worden de regeldrukkosten voor het MKB-lager. Daarnaast geeft een dienst aanbieder aan dat voertuigen met een toegestane maximum massa van exact 12.000 kg bij de vrachtwagenheffing worden ingedeeld in de laagste gewichtsklasse, terwijl deze in België ingedeeld zijn in de middelste gewichtsklasse.

##### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Eurovignetrichtlijn schrijft voor dat vrachtwagens van meer dan 3.500 kg onder de heffingsplicht zouden moeten vallen indien er tol geheven wordt. Alleen onder bepaalde voorwaarden mogen lidstaten een hoger minimumgewicht gebruiken. Dit geldt wanneer er specifiek door voertuigen tussen 3.500 kg en 12.000 kg sluiproutes zouden worden gebruikt met aanzienlijke ongunstige gevolgen voor de doorstroming van het verkeer, het milieu, de geluidsniveaus, de congestie, de volksgezondheid of de verkeersveiligheid, of indien het toevoegen van deze groep voertuigen administratieve kosten zou meebrengen die meer bedragen dan 30% van de extra door die uitbreiding voortgebrachte inkomsten. Beide uitzonderingsgronden zijn niet van toepassing op de vrachtwagenheffing.

Het wetsvoorstel is aangepast zodat voertuigen met een gewicht van (exact) 12.000 kg worden, net als in België, in de middelste gewichtsklasse zijn ingedeeld.



## 5 Betaling en invordering

Er zijn reacties gegeven over de betaling en invordering. Zo worden vragen gesteld over de registratie, de boordapparatuur (*on-board unit*, OBU), het heffingssysteem en de kosten daarvan. Inmiddels is naar aanleiding van de internetconsultatie en toetsen van het conceptwetsvoorstel een ander systeem opgenomen, namelijk betaling zonder tussenkomst van een beschikking.

Mede om aan het uitgangspunt "één OBU, één contract, één factuur" te voldoen en vanwege het "tussenplaatsen" van een dienstaanbieder zoals ook door de EETS-richtlijn wordt beoogd, is gekozen voor een betaling zonder beschikking. Zo krijgt de houder ook daadwerkelijk één factuur waarop zowel de in Nederland als de eventueel in het buitenland gereden kilometers staan. Rechtsbescherming vindt op deze wijze via het privaatrechtelijke spoor plaats. Dit voorkomt doublures en onduidelijkheden.

Samengevat is het heffingssysteem als volgt:

- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (de tolheffer) is degene die de opbrengst van de vrachtwagenheffing ontvangt. Tussen de betalingsplichtige houder van de vrachtwagen en de tolheffer zit de dienstaanbieder die zorgt voor de inning en betaling.
- De houder heeft een dienstverleningsovereenkomst met de dienstaanbieder (de dienstaanbieder is het dagelijkse aanspreekpunt van de houder). Dit kan zowel een EETS-dienstaanbieder als de hoofddienstaanbieder zijn.
- De houder krijgt een factuur van de dienstaanbieder voor het bedrag dat hij moet betalen.
- De registratie van de gereden kilometers vindt niet plaats door de Minister, maar door de dienstaanbieder. De dienstaanbieder geeft de door hem geregistreerde kilometers en bijbehorende tarieven dagelijks door aan de Minister. Hierdoor weet de Minister welk bedrag de dienstaanbieder zal betalen.
- De dienstaanbieder stort de verschuldigde gelden aan de Minister. Het wetsvoorstel bevat hiertoe verplichtingen voor de dienstaanbieder.
- Invordering vindt plaats via het privaatrecht, zowel in de verhouding tussen de dienstaanbieder en houder van de vrachtwagen als in de verhouding tussen de dienstaanbieder en de Minister.

Een aantal van de vragen van respondenten is daarmee reeds beantwoord. Dit gaat met name om vragen over verzending van de beschikking mede in relatie tot de facturering. Voor zover dit niet zo is, wordt hieronder nader op de reacties ingegaan.

### 5.1 Registratie van gereden kilometers

Ten aanzien van de registratie van het aantal kilometers dat wordt gereden, heeft het ministerie enkele reacties ontvangen. Zo wordt de vraag gesteld op welke manier gereden kilometers worden geregistreerd. Daarbij vraagt een respondent of de gereden kilometers die een vrachtwagen aflegt op alle wegen worden geregistreerd of enkel de kilometers op wegen waar de heffing op geldt. Ook is de vraag of het voor minder frequente gebruikers ook mogelijk is om een eenmalige ticket aan te schaffen.

Verschillende respondenten vinden het belangrijk dat de beoogde technische systemen in Nederland even goed functioneren als de netwerken in de omliggende landen.

Voorts geeft een respondent aan dat het goed zou zijn als er wordt gekeken naar mogelijkheden om een voorwaardelijke vrachtwagenheffing te kunnen invoeren. Tot slot werd de vraag gesteld of boordapparatuur kan worden gebruikt voor vrijstellingen.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Alleen voor de kilometers op wegen van het heffingsnetwerk moet worden betaald. De boordapparatuur houdt voortdurend de locatie van het voertuig bij, dus ook wanneer er wordt gereden op wegen waar de vrachtwagenheffing niet geldt. Dit is nodig om te bepalen of het voertuig zich wel of niet op een aangewezen wegvak (heffingsnetwerk) bevindt. De kilometers worden met behulp van GNSS geregistreerd, conform het Belgische systeem.

Het registreren van de kilometers met behulp van een ticketsysteem voor minder frequente gebruikers behoort niet tot de mogelijkheden. Dit leidt weliswaar tot minder kosten voor boordapparatuur, maar de meerkosten zijn minimaal even hoog. Dit komt door de aanschaf van meer terminals en bebording, dubbel uitgevoerde backoffice en hogere handhavingskosten. Daarnaast zijn er aanzienlijke nadelen, op het gebied van onder meer naleving en handhaving.

Tenslotte geldt het uitgangspunt om het systeem en de handhaving niet onnodig complex te maken. Daarom kiest het ministerie ervoor om geen voorwaardelijke heffing door te voeren. Het gebruiken van een OBU voor het beheer van vrijgestelde voertuigen is duurder en fraudegevoeliger dan het bijhouden van ontheffingen via het kentekenregister, zoals in het huidige wetsvoorstel is voorzien.

## **5.2**

### **Systeem**

Respondenten geven allereerst aan dat het heffingssysteem duidelijk, betrouwbaar en gebruiksvriendelijk moet zijn voor de eindgebruikers. Respondenten vinden het belangrijk dat het systeem voldoende wordt getest om te beoordelen of aan deze criteria voldaan wordt. Voor respondenten is het daarnaast van belang dat het systeem zowel interoperabel is tussen de verschillende landen als toepasbaar voor de verschillende categorieën weggebruikers. Ook is het belangrijk, zo geven respondenten aan, dat de systemen van de hoofddienstaanbieder, handhaver en EETS-aanbieders op elkaar aansluiten.

Detailhandel Nederland geeft aan dat het systeem dermate flexibel dient te zijn dat aanpassingen efficiënt, snel en goedkoop kunnen worden doorgevoerd.

Enkele respondenten hebben vragen gesteld over de functionaliteiten van het systeem en de rol van de markt bij de uitwerking. Tot slot vraagt een respondent waar er meer informatie te vinden is over de beoogde openbare aanbestedingsprocedure voor het selecteren van de hoofddienstaanbieder.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie vindt het belangrijk dat het inningssysteem duidelijk, betrouwbaar en gebruiksvriendelijk is voor alle gebruikers.

Het streven is om het systeem voor vrachtwagenheffing zodanig vorm te geven dat het aan die criteria voldoet. Daarnaast is het belangrijk dat het systeem zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in de omliggende landen. Dat verlaagt

de administratieve lasten van de sector en beperkt mogelijke verstoring van het vrije verkeer en het vervoer van goederen.

Om ervoor te zorgen dat het systeem aan de criteria voldoet, wordt het systeem uitgebreid getest. Tijdens deze testfase wordt getoetst of de techniek werkt conform de specificaties en geschikt is voor gebruik. Zo wordt getest of er voor elke gereden kilometer op betrouwbare wijze geïnd kan worden.

Met het oog op tijdige inwerkingtreding van het stelsel is een uitgebreid accreditatieproces voor alle EETS-dienstaanbieders en de hoofddienstaanbieder voorzien. Inmiddels is gestart met de eerste verkenningen voor de accreditatie van EETS-aanbieders en de aanbesteding van de hoofddienstaanbieder. In oktober 2019 heeft daartoe een informatiebijeenkomst voor marktpartijen plaatsgevonden. De verslagen hiervan zijn inmiddels gepubliceerd op [www.vrachtwagenheffing.nl](http://www.vrachtwagenheffing.nl). Tijdens de marktconsultaties als onderdeel van de stelselimplementatie wordt hierover verdere toelichting gegeven.

Informatie over aanbestedingen wordt via de daarvoor gehanteerde kanalen kenbaar gemaakt.

### 5.3 Boordapparatuur

Een respondent beveelt aan om de definitie van boordapparatuur zo breed mogelijk te houden, zodat EETS-aanbieders ook centrale systemen kunnen aanbieden die gerelateerd zijn aan boordapparatuur.

Ten aanzien van de fysieke kastjes in de vrachtwagens zijn er verschillende opmerkingen geplaatst. Zo is het volgens respondenten belangrijk dat er een goede regeling is bij defecte boordapparatuur. Dit betekent onder andere dat het systeem duidelijk laat zien wanneer er sprake is van een defect, dat er voldoende tijd is om de boordapparatuur te vervangen en dat er genoeg servicepunten zijn waar de boordapparatuur vervangen kan worden.

Een respondent stelt voor om risicobeperkende maatregelen te implementeren om het aantal verloren, gestolen en/of niet-ingeleverde boordapparatuur te beperken om zo de business case te optimaliseren.

Ook zou het volgens respondenten zinvol zijn om niet uit te sluiten dat een *"bring your own device/data"*-concept mogelijk is, waarbij de houder van het voertuig een eigen toestel bezit en meeneemt. Een buitenlandse respondent geeft aan dat het de registratie vergemakkelijkt wanneer een OBU zich te allen tijde in het voertuig bevindt.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De definitie voor boordapparatuur is overgenomen uit richtlijn 2019/520/EU. Deze definitie is functioneel en houdt daarmee ruimte om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen (bijvoorbeeld integratie van GNSS-voorzieningen in het voertuig of registratie met een *smartphone*).

Het ministerie onderstreept het belang dat voertuigen uitgerust zijn met werkende boordapparatuur op alle wegen. In het wetsvoorstel is nu voorzien dat bij ministeriële regeling een termijn wordt gesteld waarbinnen de houder in geval van niet correct-werkende of onvreemde boordapparatuur geen overtreding begaat. Deze termijn vangt aan na de melding door de houder aan de dienaar. Om het aantal verloren, gestolen en/of niet-ingeleverde boordapparatuur te beperken, wordt ingezet op adequaat contractmanagement, zoals omringende

landen dat ook doen. Het beleid hierover wordt ook opgenomen in de tolgebiedsverklaring.

Een "bring your own device/data"-concept behoort tot de mogelijkheden voor zover wordt voldaan aan de relevante technische eisen die volgen uit de implementatiewet van de EETS-richtlijn en de tolgebiedsverklaring.

#### **5.4 Facturatie**

Een aantal respondenten vraagt mede ten aanzien van de factuur of het om een *resellingmodel* gaat. De vraag luidt daarbij of de dienstaanbieder aan de tolheffer factureert en of hij de tol aan de eindklanten of *resellers* in rekening brengt. Ook zijn er vragen over de status van de factuur die de houder ontvangt van de dienstaanbieder en over het ontvangstbewijs.

Voor de betaalmethoden geldt als enige verplichting dat de klant een Europese overschrijving (SEPA) kan doen om het bedrag van de vrachtwagenheffing te betalen, zo merkt een respondent op. Hierbij wordt gevraagd of er een verplichting is om bepaalde andere betaalmethoden aan te bieden, zoals kredietkaarten of tankkaarten?

##### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De wijze van factureren is in het conceptwetsvoorstel aangepast. De dienstaanbieder betaalt de door de houder verschuldigde bedragen aan de tolheffer. De klant (houder van een vrachtwagen) ontvangt van de dienstaanbieder een factuur op grond van de overeenkomst tussen de houder en de dienstaanbieder. De dienstverlener verstrekt een kwitantie aan de houder nadat het bedrag van de vrachtwagenheffing door de dienstaanbieder is ontvangen.

In het wetsvoorstel is geregeld dat in ieder geval girale betaling door de houder mogelijk moet zijn. Het staat EETS-aanbieders vrij om meer betaalmiddelen aan te bieden. In de komende periode wordt dit onderwerp nader uitgewerkt en zo nodig opgenomen in de tolgebiedsverklaring (zie hierover ook hoofdstuk 6 van dit verslag).

#### **5.5 Systemkosten**

Verschillende respondenten, waaronder TLN, vragen zich af hoe de kosten voor het systeem van de vrachtwagenheffing zijn opgebouwd en geven aan dat het systeem zo efficiënt mogelijk en kosten zo laag mogelijk dienen te zijn.

##### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Om de vrachtwagenheffing te kunnen invoeren en exploiteren, worden kosten gemaakt. Het gaat om eenmalige investeringskosten die nodig zijn om het systeem te ontwikkelen en gebruiksklaar te maken alsmede jaarlijkse exploitatiekosten.

De investeringskosten van het systeem zijn onder te verdelen in personeelskosten, voorbereidingskosten en realisatiekosten. De voorbereidingskosten betreffen onder andere de kosten van voorbereidende onderzoeken, adviezen, accreditatie van EETS-aanbieders en aanbestedingen van systemen, diensten en voorzieningen. De realisatiekosten zijn de kosten voor het realiseren en testen van onder andere de hoofddienstaanbieder, EETS-aanbieders en overige systemen, diensten en

voorzieningen (zoals bebording, toezichts- en controle-instrumenten en voorzieningen voor handhaving en bezwaar en beroep).<sup>2</sup>

Bij de jaarlijkse exploitatiekosten gaat het om de kosten die de publieke uitvoeringsorganisaties maken voor onder andere het beheer van bovengenoemde systemen, diensten en voorzieningen, voor toezicht en handhaving en voor het beheren van de overeenkomsten met de hoofddienstaanbieder en de EETS-aanbieders. Ook de vergoedingen voor de dienstverleners vallen onder exploitatiekosten.

De eenmalige investeringskosten zijn geraamd op circa € 200 miljoen (prijspeil 2019). De jaarlijkse exploitatiekosten van het heffingssysteem zijn geraamd op € 100 tot € 125 miljoen per jaar. De hoogte van deze kosten is in lijn met de kosten die – zo blijkt uit onderzoek<sup>3</sup> – gelden voor andere elektronische tolheffingssystemen.

Een nadere detaillering van de kosten wordt in de volgende fase gemaakt door de overheidsorganisaties die een rol krijgen in de uitvoering van de publieke taken van de vrachtwagenheffing.

In het beleidskader is gesteld dat de vrachtwagenheffing inzet op het tijdig realiseren van een betrouwbaar heffingssysteem dat kostenefficiënt, beheersbaar, flexibel en gebruiksvriendelijk is. Deze criteria kunnen in bepaalde gevallen tegen elkaar in werken. Wordt gekozen voor maximale klantvriendelijkheid, dan kan dat bijvoorbeeld leiden tot hogere uitvoeringskosten (lagere kostenefficiëntie) en vice versa. Deze aspecten worden tegen elkaar afgewogen bij de keuzes die gemaakt worden tijdens de verdere uitwerking van de vrachtwagenheffing. Het nu reeds opnemen van een kostenlimiet verhoudt zich niet goed tot dit principe.

Het ministerie is het met de respondent eens dat de heffing zo efficiënt mogelijk uitgevoerd dient te worden. In de voorbereidings- en realisatiefase worden de kosten beperkt door zoveel mogelijk gebruik te maken van bewezen technieken, kennis en ervaring uit binnen- en buitenland. Bij dit laatste ligt de nadruk op België en Duitsland waar vergelijkbare systemen zijn ingevoerd. Daarnaast wordt aandacht besteed aan projectbeheersing en kwaliteitsborging. Onafhankelijke kwaliteitscontrole en toetsen worden uitgevoerd om vast te kunnen stellen dat voor een juiste balans tussen risico's en kostenefficiëntie wordt gekozen. Ook wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van projectbeheersing, bedrijfsvoering en control afkomstig uit andere (ICT-)projecten zoals ERTMS. Tijdens de realisatiefase wordt de basis gelegd voor een kostenefficiënte exploitatie van het systeem na acceptatie, oplevering en overdracht.

---

<sup>2</sup> Een uitputtend overzicht van de te realiseren functionaliteiten is terug te vinden in het globaal ontwerp, bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 272.

<sup>3</sup> KPMG, Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, 2018, bijlage bij Kamerstukken 2017/18, 29398, nr. 611.

## 6 Dienstaanbieders

Volgens het wetsvoorstel dient de dienst aanbieder te zijn toegelaten door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om toldiensten te leveren (accreditatie van een dienst aanbieder). Hiertoe moet de dienst aanbieder voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in de zogeheten tolgebiedsverklaring; dit is een EETS-gebiedsverklaring als bedoeld in de EETS-richtlijn. De tolgebiedsverklaring wordt opgesteld door de tolheffer en bevat de voorwaarden voor de toelating tot het tolgebied.

Het ministerie streeft ernaar de markt van EETS-aanbieders zoveel mogelijk te benutten. Daarmee wordt beoogd dat bij de start van de heffing meerdere EETS-aanbieders in het Nederlandse toldomein hun diensten aanbieden. Daarnaast wordt een hoofddienst aanbieder gecontracteerd zodat er zekerheid is dat bij aanvang van de vrachtwagenheffing, elke houder van een vrachtwagen een dienstverleningsovereenkomst kan hebben gesloten.

### 6.1 Dienstverlening en accreditatie dienst aanbieder

Respondenten adviseren om de geïnteresseerde nationale en internationale partijen te betrekken om verdere details te bespreken. Een respondent geeft onder andere aan dat het nuttig kan zijn dat de hoofddienst aanbieder zijn diensten ook in het buitenland kan aanbieden. Daarnaast wordt geadviseerd om dienst aanbieders toe te laten die niet per se gekwalificeerd zijn als EETS-aanbieder, maar wel voldoen aan de TDS-vereisten.

Voor wat betreft de financiën stellen dienst aanbieders vragen over voorfinanciering van de boordapparatuur, en compensatie in geval van de invoering van de vrachtwagenheffing niet doorgaat.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Met het oog op tijdige operationele start is een uitgebreid accreditatieproces voor alle EETS-dienst aanbieders en een uitbesteding van de hoofdaanbieder voorzien. Tijdens de marktconsultaties als onderdeel van de stelselimplementatie wordt hierover een toelichting gegeven.

Er is gekozen om voor de heffing alleen gebruik te maken van een hoofddienst aanbieder en EETS-aanbieders. Van EETS-aanbieders is immers zeker dat zij hun diensten grensoverschrijdend, in minimaal vier andere landen, aanbieden. Dit is in lijn met het regeerakkoord en leidt ertoe dat apparatuur in vrachtwagens uit de buurlanden ook in Nederland bruikbaar is.

Mogelijke compensaties als de vrachtwagenheffing niet doorgaat zijn onderdeel van de aanpak van de contractering van dienst aanbieders. Deze wordt nog uitgewerkt. Het ministerie neemt de opmerking over de voorfinanciering mee in de overwegingen.

## **6.2 Marketing en communicatie**

Het ministerie wordt door een dienst aanbieder erop gewezen dat een marketingcampagne uitgevoerd dient te worden door de dienst aanbieder.

### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het klantcontact met de eindgebruikers vindt in principe plaats via de dienst aanbieder. De overheid is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de algemene communicatie en de campagne voorafgaand aan de operationele start van het systeem.

## 7 Terugsluis

De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden - conform het regeerakkoord - in overleg met vertegenwoordigers van de sector ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Deze middelen komen beschikbaar na de invoering van de heffing. Waar mogelijk wordt aangesloten op bestaande en geplande stimuleringsmaatregelen voor innovatie en verduurzaming, bijvoorbeeld in het kader van het Klimaatakkoord. In het wetsvoorstel is opgenomen dat De Minister van Infrastructuur en Waterstaat elke vijf jaar een meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming vaststelt. Dit gebeurt na overleg met evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en de Stichting Vereniging Eigen Rijders Nederland (VERN). In het meerjarenprogramma wordt voor een periode van vijf jaar zo gedetailleerd als redelijkerwijs mogelijk is, de verdeling van de middelen ter bevordering van innovatie en verduurzaming van de vervoerssector aangegeven over afzonderlijke projecten, projectpakketten of beleidsterreinen. Het wetsvoorstel borgt dat het meerjarenprogramma zichtbaar maakt in welke mate bijgedragen wordt aan innovatie en verduurzaming van de vrachtovervoerssector. Hiermee is geborgd dat de terugsluis van netto-opbrengsten bijdraagt aan de doelstellingen voor het wetsvoorstel.

### 7.1 Ontvangers terugsluis

Volgens een respondent is het van belang dat het wetsvoorstel zo wordt aangepast dat naast vervoerders óók de verladers en opdrachtgevers in aanmerking komen voor de besteding van de netto-opbrengsten. Daarnaast wordt aangegeven dat wegbeheerders (anders dan het Rijk) te maken krijgen met meer onderhoud van wegen door het toenemende vrachtverkeer. Verschillende regio's en wegbeheerders pleiten daarom voor het deels toewijzen van de netto-opbrengsten van de terugsluis aan wegbeheerders.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Conform het regeerakkoord wordt de terugsluis uitgewerkt in overleg met vertegenwoordigers van de vervoerssector (evofenedex, TLN en VERN). De netto-opbrengsten worden waar mogelijk gebruikt voor maatregelen waar ook verladers van kunnen profiteren, zoals een verhoogde efficiëntie van het vrachtvervoer en de bredere beschikbaarheid van emissieloos vrachtvervoer.

### 7.2 Suggesties voor maatregelen terugsluis

Ondernemersverenigingen en brancheorganisaties (zoals TLN en evofenedex), bedrijven en regio's benadrukken het belang van de terugsluis voor innovatie en verduurzaming. Er zijn verschillende suggesties voor concrete maatregelen gericht op verduurzaming van de sector. Zo wordt onder andere het stimuleren van duurzamere alternatieve brandstoffen (bijv. *Green Truck Fuel*) genoemd. *Green Truck Fuel* is voor zwaardere vrachtauto's over langere afstand en voor bestaande vrachtauto's met een brandstofmotor naar de mening van respondenten namelijk een goed alternatief om de CO<sub>2</sub>-uitstoot naar beneden te brengen. *Green Truck Fuel* vormt een transitiebrandstof, zo stelt een respondent. Ook kunnen volgens respondenten vermindering van transport en stimulering van vervoer met andere modaliteiten bijdragen aan verduurzaming. Daarnaast dragen regionale overheden en de provincies Drenthe en Noord-Holland concrete projecten aan die bijdragen aan innovatie en verduurzaming in de regio's.



Tot slot worden door respondenten *truckparkings* en geluidsisolerende maatregelen genoemd als wenselijke bestedingen van de netto-opbrengsten.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft veelvuldig overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de vervoerssector over de besteding van de netto-opbrengsten voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Het ministerie en de vertegenwoordigers van de vervoerssector zijn een indicatief en adaptief maatregelenpakket voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector 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.

Bij de keuze van maatregelen is meegewogen of de maatregelen direct of indirect ten goede komen aan de betalingsplichtige partijen binnen de vervoerssector. Een directe stimulering van de binnenvaart of het spoor past hier niet in. Wel kunnen maatregelen in het kader van de optimalisatie van de logistieke keten bijdragen aan een optimaal gebruik van alle vervoersmodaliteiten. Op deze manier bieden de terugsluismaatregelen voldoende kansen om bij te dragen aan een schoon, concurrerend en innovatief vervoerssysteem, waar de gehele logistieke keten van profiteert.

Hiermee lijkt het indicatieve en adaptieve maatregelenprogramma aan een groot aantal suggesties van respondenten tegemoet te komen, zoals de suggestie om duurzame alternatieve brandstoffen in overweging te nemen als terugsluismaatregel. De innovatieve concepten uit verschillende regio's kunnen bijdragen aan een goed maatregelenpakket op het gebied van innovatie. Vanzelfsprekend kunnen transportondernemingen uit de regio's ook deze suggesties inbrengen in de bijeenkomsten die de vervoerssector organiseren.

Het ministerie wil ook bijdragen aan de transitie naar stille vrachtwagens. Zowel batterij- als waterstof-elektrische vrachtwagens maken aanzienlijk minder geluid dan reguliere vrachtwagens. Hierdoor draagt de terugsluis tevens bij aan het verminderen van geluidsoverlast, de vermindering van fijnstof en stikstof (NO<sub>x</sub>) en de verbetering van de leefomgeving.

### **7.3 Marktverstoringseffecten terugsluis**

Een belangenorganisatie verzoekt de Minister om richting de uitvoeringsfase de ongewenste marktverstoringseffecten nadrukkelijk te monitoren.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie deelt de mening van de respondent dat ongewenste marktverstoringseffecten door de financiële stimulering van de terugsluismaatregelen waar mogelijk voorkomen moeten worden. Het ministerie besteedt bij de verdere uitwerking van de terugsluismaatregelen hier in het bijzonder aandacht aan.

#### **7.4 Termijn terugsluis**

Belangenorganisaties dringen erop aan om een ruime termijn voor de terugsluis (bijvoorbeeld tien jaar) in het wetsvoorstel op te nemen. Het doel hiervan is om innovatie en verduurzaming daadwerkelijk breed in de sector te steunen.

##### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat met vertegenwoordigers van de vervoerssector gezamenlijk werken aan een meerjarenprogramma voor een innovatief en duurzaam vervoerssysteem. Dit meerjarenprogramma stelt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ten minste iedere vijf jaar vast. Hierdoor wordt de continuïteit van de terugsluis gewaarborgd. Vanwege de grote uitdagingen voor de vervoerssector en onzekerheid over technologische ontwikkelingen is het onwenselijk om op dit moment reeds een einddatum voor de terugsluis in het wetsvoorstel op te nemen.

#### **7.5 Middelen terugsluis**

Verschillende belangenorganisaties, waaronder Natuur en Milieu, stippen het belang aan dat de volledige opbrengst via de terugsluis ten goede komt aan innovatie en verduurzaming in de vervoerssector. Wegens het compenseren van bestaande belastingen is dit op dit moment niet het geval, zo stellen de respondenten.

Respondenten wijzen er ook op dat de middelen die in enig jaar om welke reden dan ook niet kunnen worden gebruikt voor de terugsluis beschikbaar dienen te blijven en niet aan andere doelen worden besteed.

##### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De netto-opbrengst uit de heffing zullen na overleg met de vertegenwoordigers van de vervoerssector worden teruggesluisd naar de vervoerssector. Uitgangspunt hierbij is dat de invoering neutraal is voor de schatkist (het saldo van de Economische en Monetaire Unie, EMU-saldo). Daarom worden de systeemkosten en de compensatie voor de fiscale derving van MRB en BZM en voor de afname van de accijnsinkomsten uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing gedekt.

De netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing wordt ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Deze middelen voor innovatie en verduurzaming maken deel uit van het uitgavenkader van de Rijksbegroting. Zowel de heffingsopbrengst als de uitgaven voor de terugsluis worden verantwoord op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij de heffingsopbrengst onderdeel uitmaakt van het inkomstenkader van de rijksbegroting en de terugsluis deel uit maakt van het uitgavenkader. Om de budgettaire zekerheid van de gelden voor terugsluis te waarborgen, wordt een apart fonds op de beleidsbegroting opgenomen. Zo kunnen de opbrengsten en uitgaven van de vrachtwagenheffing overzichtelijk op de begroting worden weergegeven. Dit fonds kent een onbeperkte eindejaarsmarge zodat eventuele niet-uitgeputte gelden beschikbaar blijven voor besteding aan doelen uit het meerjarenprogramma innovatie en verduurzaming. Het instellen van een begrotingsfonds zoals bedoeld in de Comptabiliteitswet 2016 is hierdoor niet nodig. Deze oplossing vergt geen wetsaanpassing en is daarom als zodanig niet in het wetsvoorstel opgenomen. De ramingen zullen bij ieder nieuw kabinet automatisch worden herijkt. In de bijstelling van de raming van de ontvangsten worden de volgende variabelen in ieder geval meegenomen: hoogte van de tarieven, actuele prognoses van gereden kilometers, wegnen waarop de heffing geldt (het heffingsnetwerk), voertuigen waarvoor de vrachtwagenheffing geldt, samenstelling van het wagenpark, exploitatiekosten en

fiscale derving. Bij de bijstellingen wordt niet met terugwerkende kracht gecorrigeerd voor de realisaties uit achterliggende jaren.

## **7.6 Betrokkenheid uitwerking terugsluis**

Belangenorganisaties die de sector vertegenwoordigen geven aan medezeggenschap te willen over de besteding van de netto-opbrengst van de terugsluis. TLN geeft aan dat het in gezamenlijkheid vaststellen van de besteding van de terugsluis een goede “*governance*” door de minister en de sector vereist.

Daarnaast vraagt de provincie Limburg specifiek om provincies tijdig te consulteren in de uitwerking van de terugsluis. Hierdoor kan regionaal beleid de plannen van het programma versterken.

Tot slot geven respondenten, waaronder Bouwend Nederland en het Havenbedrijf Rotterdam aan graag betrokken te willen zijn bij de uitwerking van de terugsluis.

### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de vertegenwoordigers van de vervoerssector zijn ervan doordrongen dat de opgave een collectieve inspanning vergt. Daarom zijn zij voornemens om - in lijn met het in het wetsvoorstel genoemde overleg met de sector - een overeenkomst te sluiten. Hiermee wordt benadrukt dat de partijen het genoemde traject op weg naar een duurzame en innovatieve vervoerssector de komende jaren gezamenlijk in goed overleg willen voortzetten.

## 8 Handhaving

### 8.1 Handhaving

Voor de vervoerssector is het van belang dat de handhaving voor Nederlandse en buitenlandse houders van vrachtwagens goed georganiseerd is. Respondenten wijzen erop dat de pakkans van vervoerders die in overtreding zijn zo hoog mogelijk moet zijn en wensen een toelichting over hoe de handhaving voor buitenlandse vrachtwagens is geborgd. Daarbij geven respondenten suggesties voor een effectieve handhaving zoals het gebruik van een "waarschuwingslijst" met bijvoorbeeld niet-identificeerbare overtreders.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bij het ontwerp van het toezicht- en handhavingssysteem is gebruik gemaakt van de ervaring in het buitenland (waar onder België en Duitsland, beide landen realiseren een nalevingspercentage van 99 procent), de ervaring vanuit toezicht en handhaving van verkeersovertredingen en het ontwerp van toezicht en handhaving in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en VIA15.

Een boete kan niet worden opgelegd als op dezelfde kalenderdag van de overtreding eerder op die dag dezelfde overtreding is begaan en daarvoor een bestuurlijke boete is opgelegd. Daarmee wordt voorkomen dat de houder van een vrachtwagen onevenredig veel boetes opgelegd zou krijgen voor dezelfde overtreding. Dit punt is aangepast in het conceptwetsvoorstel.

Op verschillende manieren vindt na inwerkingtreding van de vrachtwagenheffing toezicht en handhaving plaats. In algemene zin geldt dat het ministerie streeft naar een handhavingssysteem met zowel een preventieve als corrigerende werking, voor zowel Nederlandse als buitenlandse houders van een vrachtwagen. De preventieve werking bestaat uit voldoende communicatie en voorlichting. De corrigerende werking wordt mogelijk gemaakt door het aanwijzen van overtredingen en het creëren van handhavingsbevoegdheden. Zo kan een bestuurlijke boete worden opgelegd als een wegportaal detecteert dat een houder van een vrachtwagen de boordapparatuur niet aan heeft staan.

Ten aanzien van buitenlandse vrachtwagens maakt de nieuwe EETS-richtlijn (Richtlijn (EU) 2019/529) het mogelijk dat tussen lidstaten kentekengegevens van overtreders worden uitgewisseld. Op grond van het wetsvoorstel Wet vrachtwagenheffing kan een eventuele boete ook worden overgedragen en ten uitvoer worden gelegd in het buitenland. Dit stelsel is vergelijkbaar met dat van bijvoorbeeld veiligheidsgelateerde verkeersovertredingen die worden gemaakt in het buitenland, zoals een boete voor te hard rijden.

Verder is er binnen de handhaving de mogelijkheid om in bepaalde gevallen een boete direct uit te reiken aan de bestuurder van een vrachtwagen. Het wetsvoorstel bevat daartoe mogelijkheden tot fysieke handhaving voor het doen stilhouden van het voertuig en het treffen van voorlopige maatregelen, zoals het in bewaring stellen van een voertuig of het aanbrengen van een wielklem. Stilhouden kan ook plaatsvinden om boetes te innen van niet-identificeerbare overtreders.

## 9 Gegevensbescherming

Bij de uitvoering van de vrachtwagenheffing zullen persoonsgegevens worden verwerkt, zowel door overheden als door private partijen die een rol hebben bij de gegevensverwerking.

### 9.1 Gegevensbescherming

Respondenten merken op dat geanonimiseerde verplaatsingsgegevens op geaggregeerd niveau door de overheid alleen gebruikt mogen worden voor verkeersveiligheid- of verkeersmanagementdoeleinden. De dienstaanbieder zou geen data zonder toestemming van kentekenhouder mogen gebruiken voor andere doeleinden dan het innen van de vrachtwagenheffing of voor diensten zoals overeengekomen in het contract met de houder. Respondent merken op dat deze gegevens ook beschikbaar zouden moeten komen voor de vervoerssector. Tot slot vraagt een dienstaanbieder of dienstaanbieders verplicht worden gesteld om ook met anonieme vrachtwagenhouders een dienstverleningsovereenkomst te sluiten.

#### Reactie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

In het wetsvoorstel implementatie EETS-richtlijn is opgenomen dat dienstaanbieders op verzoek de geanonimiseerde verkeersgegevens van hun klanten moeten verstrekken aan de wegbeheerder. Dat geldt ook voor de verkeersgegevens die in het kader van de vrachtwagenheffing worden verzameld. Deze geanonimiseerde gegevens worden alleen gebruikt ten behoeve van verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersmanagement. De verkeersgegevens worden door de dienstaanbieder geanonimiseerd om te voorkomen dat ze gebruikt zouden kunnen worden om klanten te identificeren.

Het wetsvoorstel verbiedt het aanbieden van aanvullende diensten door EETS-aanbieders aan hun gebruikers niet. Wel moet hierbij de AVG en de UAVG in acht worden genomen. Dit betekent onder meer dat gebruikers moeten instemmen met het gegevensbeleid van de betreffende EETS-aanbieder.

Dienstaanbieders zijn niet wettelijk verplicht overeenkomsten met anonieme houders te sluiten.