



De terugsluis van de vrachtwagenheffing

Op weg naar een innovatieve
en duurzame vervoerssector

September 2019

Het kabinet wil conform het regeerakkoord zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing invoeren. Naar voorbeeld van onze buurlanden gaan binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens betalen voor het gebruik van de weg per gereden kilometer. De (netto-) inkomsten van de vrachtwagenheffing vloeien terug naar de vervoerssector. In overleg met de sector benutten we deze zogenaamde 'terugsluis' voor innovatie en verduurzaming van de sector. Dit bevordert een concurrerende, innovatieve en duurzame Nederlandse vervoerssector. Hier volgt een toelichting op de terugsluis en wat er nodig is om deze goed te organiseren.

Sectoroverleg

Het terugsluizen van de netto-inkomsten, de zogenaamde 'terugsluis', en de besteding ervan gaan in nauw overleg met de vervoerssector. Om de sector actief te betrekken overlegt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met vertegenwoordigers van drie organisaties: evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Vereniging Eigen Rijders (VERN). Er is gekozen voor deze drie organisaties omdat zij de heffingsplichtige vervoerssector vertegenwoordigen. Maatregelen komen direct of indirect ten gunste van deze heffingsplichtige partijen binnen de vervoerssector. Een rechtstreekse stimulering van de binnenvaart of het spoor past daar niet bij. Wel biedt de terugsluis voldoende kansen om bij te dragen aan een duurzaam, concurrerend en innovatief vervoerssysteem, waar de hele logistieke keten van profiteert.

Werking van de terugsluis

Om betalen voor het gebruik van de weg per gereden kilometer mogelijk te maken, wijzigt het systeem van een vaste naar een variabele belasting. Zo gaat het vrachtkverkeer meer dan nu betalen voor het gebruik van de weg per gereden kilometer. Daarbij geldt: hoe schoner en lichter het voertuig is, hoe lager de heffing. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing (naar verwachting 200 miljoen euro per jaar) zijn de opbrengsten na aftrek van alle kosten. Te weten: systeemkosten, compensatie verlaging motorrijtuigenbelasting vrachtwagens en compensatie inkomstenderving Eurovignet en brandstofaccijns. Deze netto-opbrengsten vloeien terug naar de vervoerssector in de vorm van investeringen in innovatie en verduurzaming van de sector. In overleg met de vervoerssector worden mogelijkheden onderzocht die zowel duurzaamheid als innovatie bevorderen. De gelden voor de terugsluis worden beheerd op een nieuw, afgezonderd onderdeel van de rijksbegroting. Gelden die bedoeld zijn voor de vervoerssector, komen op die manier ook daadwerkelijk bij de sector terecht. Dit bevordert draagvlak voor heffing en terugsluis.

Duurzaamheidsdoelen

Samen met de vervoerssector zijn bestedingsrichtingen geformuleerd voor invulling van de terugsluis, die zowel duurzaamheid als innovatiekracht van het vervoerssysteem moeten bevorderen.

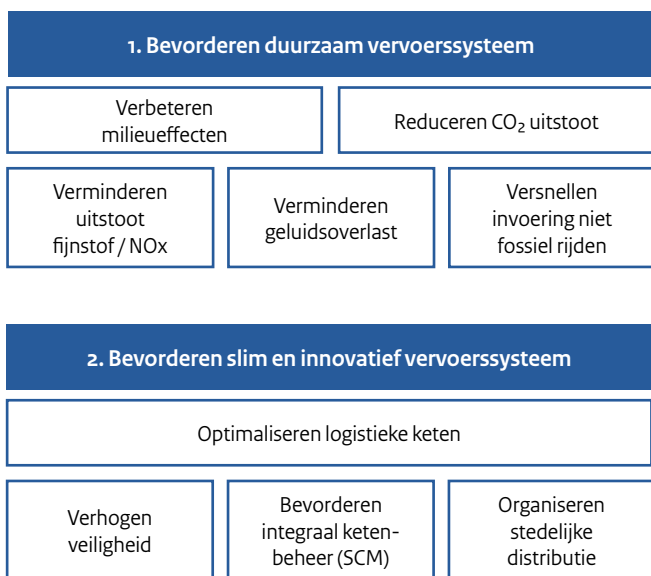
Doelen ter bevordering van duurzaamheid zijn:

- Versnellen van de invoering van niet-fossiel rijden, zoals het faciliteren van laadinfrastructuur, het stimuleren van de aanschaf van elektrische of waterstofvrachtwagens of het gebruik van hernieuwbare biobrandstoffen.
- Beperken van de uitstoot van fijnstof en NOx, voor zover dit onvoldoende van de grond komt door de stimulering van niet-fossiel rijden.
- Verminderen van geluidsoverlast.

Innovatiedoelen

Om de logistieke keten te optimaliseren en een slim en innovatief vervoerssysteem te bevorderen zijn de volgende innovatiedoelen geformuleerd:

- Bevorderen van integraal ketenbeheer, zoals het reduceren van kilometers door het stimuleren van bijvoorbeeld data-delen en verkeerscentrales voor goederenvervoer.
- Mogelijk maken van efficiënte en zero-emissie stedelijke distributie, bijvoorbeeld door het stimuleren van de aanleg van logistieke overpakpunten.
- Verhogen van de veiligheid van personeel en materieel, bijvoorbeeld door het stimuleren van dodehoekcamera's en de aanleg van beveiligde verzorgingsplaatsen langs de snelweg.



Criteria en randvoorwaarden

Samen met de vervoerssector zijn criteria en randvoorwaarden geformuleerd. Zo moeten de genoemde bestedingsrichtingen leiden tot concrete maatregelen die:

- Doeltreffend zijn, zodat ze bijdragen aan het bereiken van de beoogde doelstellingen en het voorkomen van een versnipperd landschap met een veelheid aan maatregelen.
- Doelmatig zijn, waardoor ze met een goede kosten-baten-verhouding bijdragen aan verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. Met minimale lastendruk voor ondernemers.

- Richtinggevend zijn en dermate solide dat ze vervoerondernemingen lange termijn investeringszekerheid bieden, waarmee ze verantwoorde investeringsbeslissingen kunnen nemen.
- Kansrijk zijn voor zowel grote als kleine ondernemingen.

Naast deze criteria gelden voor de maatregelen ook twee randvoorwaarden. Ze moeten:

- Sectorrelevant zijn en direct of indirect ten gunste komen van vrachtvervoerders met heffingsplicht.
- Rechtmatig zijn en in lijn met de regels over staatssteun.

Vijfjaarlijks meerjarenprogramma

De minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt elke vijf jaar na overleg met de drie genoemde sectorpartijen een meerjarenprogramma terugsluis vast. Dit is gebaseerd op de verduurzamings- en innovatieagenda waar vervoerssector, bedrijfsleven, wetenschap en overheid gezamenlijk aan werken. Het meerjarenprogramma maakt de bestedingen voor een periode van vijf jaar zichtbaar en concreet en maakt duidelijk in welke mate de terugsluis bijdraagt aan verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.

Aanpak in fasen

Een zorgvuldige invoering van de vrachtwagenheffing duurt minimaal vijf jaar. Het programma Vrachtwagenheffing werkt gelijktijdig aan wet- en regelgeving, systeemontwikkeling, terugsluis en fysieke uitvoering. Eind 2018 is het [Beleidskader Vrachtwagenheffing](#) opgeleverd. Begin 2019 ging de volgende fase van start met het opstellen van het wetsvoorstel, de verdere voorbereiding van het heffingssysteem en het vormgeven van de agenda voor de terugsluis. Vervolgens start het realiseren van het heffingssysteem en het contracteren van de toldienstverleners. We beogen de vrachtwagenheffing in 2023 in werking te laten treden. Bovendien starten we dan met de uitvoering van de maatregelen voor een duurzame en innovatieve vervoerssector. Vanuit het sectoroverleg volgt een werkpakket met conceptmaatregelen die door de terugsluis te financieren zijn en die kwalitatief en kwantitatief voldoende concreet zijn, plus de procesafspraken om de feitelijke terugsluis in goede banen te leiden.

Meer informatie:

www.vrachtwagenheffing.nl