



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Het stelsel van vrachtwagenheffing

Op weg naar een betrouwbaar en gebruiksvriendelijk heffingssysteem

Versie oktober 2019

Het kabinet wil conform het regeerakkoord zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing invoeren. Naar voorbeeld van onze buurlanden gaan binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens dan betalen voor het gebruik van de weg. 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 belang is het tijdig neerzetten van een betrouwbaar, kostenefficiënt, flexibel, gebruiksvriendelijk en gedragen heffingssysteem voor een concurrerende en toekomstbestendige vervoerssector. Hier volgt een toelichting op de taakverdeling en werking van het systeem.

Samenwerking met markt in lijn met EU-regels

Het Nederlandse systeem is gebaseerd op de Europese richtlijnen en standaarden die we inpassen in de Nederlandse situatie en regelgeving. Net als in België en andere landen in Europa kiezen we ervoor de inning van de vrachtwagenheffing in samenwerking met marktpartijen uit te voeren. We maken daarbij gebruik van bewezen technologieën. In lijn met de landen om ons heen zorgen toldienst-aanbieders voor de inning en afdracht van de heffing. Daarnaast besteden we taken en producten op het gebied van voorlichting, toezicht en handhaving als overheidsopdrachten uit aan de markt.

Rol van de overheid

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de vrachtwagenheffing. Zij stelt onder andere het wegennet en de tarieven vast. Ook zorgt ze voor ontvangst van de heffing en maakt afspraken met wegbeheerders en publieke organisaties die

een bijdrage leveren aan de uitvoering van de heffing. De betrokken overheidsorganisaties zijn Rijkswaterstaat (RWS), Dienst Wegverkeer (RDW), Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) en Inspectie Leef-omgeving en Transport (ILT). De overheid schakelt daarnaast marktpartijen in voor de uitvoering van taken op het gebied van de heffings- en handhavingssystemen.

Werking van het systeem

Op het moment dat de vrachtwagenheffing van kracht wordt, moet elke gebruiker kunnen beschikken over de benodigde boordapparatuur. Door het registratie- en betaalsysteem vergelijkbaar in te richten met dat van onze buurlanden kan gebruik worden gemaakt van bestaande boordapparatuur, mits de aanbieder daarvan in Nederland wordt toegelaten.

De boordapparatuur in de vrachtwagen maakt verbinding met satellietstelsel GNSS (Global Navigation Satellite System), bepaalt de positie van het voertuig en geeft deze via mobiele communicatie door aan de toldienst-aanbieder. Deze berekent aan de hand van de regels voor het tolgebied de verschuldigde tolbedragen over de gereden afstand. De toldienst-aanbieder int de heffing door periodiek een factuur naar de kentekenhouders te sturen en draagt de heffing af aan de overheid. De privacy van de vrachtwagenchauffeur is gewaarborgd. De boordapparatuur verwerkt alleen gegevens over plaats en tijd van de vrachtwagen en geen gegevens over de bestuurder.

Een digitaal handhavingssysteem van de overheid controleert of voertuigen over de juiste boordapparatuur beschikken, zich aan de regels houden en er niet wordt gefraudeerd. Blijkt uit controles dat een gebruiker de regels overtreedt, dan volgt een boete. Indien

inning van de boete niet mogelijk blijkt, dan volgt fysieke handhaving. Denk hierbij aan het staande houden van een voertuig.

Toldienstaanbieders

Inning van de heffing verloopt via toldienstaanbieders, waarmee individuele voertuigeigenaren een contract aangaan. In het stelsel zijn twee soorten aanbieders voorzien: EETS-aanbieders en een hoofddienstaanbieder.

EETS-aanbieders

EETS-aanbieders zijn gebonden aan een toelatingsmodel. Alleen geregistreerde en in Nederland geaccrediteerde EETS-aanbieders mogen hier hun diensten aanbieden tegen een vooraf afgesproken vergoedingsmodel.

De EETS-aanbieders leveren daarvoor boordapparatuur, zorgen voor registratie van gereden kilometers, facturatie, inning van tolgelden, klantenservice en afdracht van betalingen (namens de heffingsplichtige aan de overheid). Via hen kunnen voertuigeigenaren met 1 contract en 1 boordapparaat tol betalen in meerdere Europese landen. Daarnaast kunnen zij concurreren op kwaliteit en aanvullende diensten aanbieden waardoor gebruikers ontzorgd worden. Voor gebruikers levert dit keuzevrijheid op met wie zij in zee gaan om de heffing te voldoen.

We streven ernaar dat bij livegang zoveel mogelijk EETS-aanbieders zijn geaccrediteerd en dat gebruikers kunnen kiezen uit meerdere toldienstverleners. Om die reden worden EETS-aanbieders vroegtijdig en in een continue dialoog bij de ontwikkeling van het stelsel betrokken. Wederzijds worden inhoudelijke randvoorwaarden en spelregels afgestemd.

Hoofddienstaanbieder

Heffingsplichtige gebruikers die geen contract met een EETS-aanbieder willen of kunnen afsluiten, kunnen terecht bij de Hoofddienstaanbieder (HDA). De HDA levert, naast de diensten die overeenkomen met de EETS-aanbieder, aanvullende diensten zoals de uitgifte van boordapparatuur aan de grens. De Tolheffer besteedt de HDA via een aanbestedingstraject uit aan de markt. Hiermee borgen we dat iedere toekomstige gebruiker aan zijn verplichtingen kan voldoen. Om de mededinging tussen EETS-aanbieders zoveel mogelijk te waarborgen, zijn de HDA-boordapparaten niet grensoverschrijdend in te zetten door gebruikers.

Voorlichting

De invoering van de heffing vraagt om een gedegen voorbereiding. De nationale en internationale stakeholders en toekomstige heffingsplichtigen worden onder andere via een communicatiecampagne voorbereid op de introductie van de vrachtwagenheffing. Daarnaast komt er een algemeen informatiepunt en komen er bordens langs de weg. De sectorpartijen ondersteunen de overheid bij de informatievoorziening naar de gebruikers over de werking van het systeem. Dit alles om een soepele introductie te realiseren.

De heffing in het kort

In 2023 gaan vrachtwagens en trekkers met opleggers met een toegestane maximummassa vanaf 3.500 kg betalen voor het aantal afgelegde en geregistreerde kilometers op wegen waarvoor de heffing geldt.

Uitzonderingen: voertuigen van defensie, politie en brandweer, vuilniswagens en vrachtwagens met een handelarenkenteken.

Tarieven: gemiddeld circa € 0,15 per kilometer.

Afhankelijk van massa en euroklasse van de vrachtwagen: hoe lichter en schoner, hoe lager de heffing.

Wegennet: De heffing geldt op (nagenoeg) alle autosnelwegen én op regionale- en gemeentelijke wegen waarop mogelijk uitwijk plaatsvindt door heffing op autosnelwegen.

Systeem: voor de heffing is boordapparatuur nodig en een contract met een toldienstaanbieder, die aan de voertuigeigenaar factureert. De boordapparatuur registreert de afgelegde kilometers. Vrachtwagens die zich niet aan de regels houden krijgen een boete.

Aanpak in fasen

Een zorgvuldige invoering van de vrachtwagenheffing duurt minimaal vijf jaar. Het programma Vrachtwagenheffing pakt dit gefaseerd aan en werkt gelijktijdig aan wet- en regelgeving, systeemontwikkeling, terugsluis en fysieke uitvoering. Eind 2018 is het [Beleidskader Vrachtwagenheffing](#) opgeleverd. Begin 2019 ging de huidige fase van start met het opstellen van het wetsvoorstel, de verdere voorbereiding van het heffingssysteem en het vormgeven van de agenda voor de terugsluis. In een volgende fase start het realiseren van het heffingssysteem en het contracteren van de toldienstverleners. Voorafgaand aan de livegang vindt een ketentest plaats van alle systemen en voorzieningen. Hierbij worden ook de dienstverleners en toekomstige heffingsplichtigen betrokken. We beogen de vrachtwagenheffing in 2023 in werking te laten treden. Tegelijkertijd starten we met de uitvoering van de maatregelen voor een duurzame en innovatieve vervoerssector.

Meer informatie:

www.vrachtwagenheffing.nl

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienw

Oktober 2019