

Vergaderjaar 2018–2019

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 293

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2019

Tijdens het AO Vrachtwagenheffing van 6 maart 2019 (Kamerstuk 31 305, nr. 287) heb ik uw Kamer een drietal toezeggingen gedaan. Met deze brief geef ik invulling aan die toezeggingen. Daarnaast licht ik toe hoe ik met de aangenomen moties ben om gegaan in relatie tot het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing.

Internetconsultatie conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing

De internetconsultatie van het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing start op 26 juni 2019. Hiermee start de internetconsultatie overeenkomstig de motie van het lid Sienot c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 589), voor de zomer van 2019. In de bijlage treft u, zoals ik heb toegezegd, het conceptvoorstel ter informatie aan dat voor de internetconsultatie is bedoeld¹. De indiening van het wetsvoorstel bij uw Kamer vindt naar verwachting plaats in de eerste helft van 2020.

In het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing hebben de elementen uit het beleidskader (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 269) een plek gekregen. Naast onderdelen van de heffing zelf, zijn de verlaging van de motorrijtuigenbelasting, de afschaffing van de belasting zware motorvoertuigen en de uitwerking van de besteding van de middelen voor innovatie en verduurzaming in het conceptwetsvoorstel opgenomen. Op die manier heb ik de verlaging van belastingen en de middelen voor innovatie en verduurzaming een gelijkwaardige plek gegeven, waartoe de gewijzigde motie van de leden Remco Dijkstra en Von Martels (Kamerstuk 31 305, nr. 285) verzoekt.

De motie van de leden Van der Graaf en Schonis (Kamerstuk 31 305, nr. 286) verzoekt de regering om verschillende varianten voor tariefdifferentiatie uit te werken om schoon en duurzaam vrachtvervoer te stimu-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

leren. Differentiatie van de tarieven kan volgens de vigerende Eurovignet-richtlijn in beginsel op basis van EURO-emissieklasse. Voor de differentiatie van de tarieven naar EURO-emissieklasse is ervoor gekozen het tarief voor EURO-VI voertuigen en schoner, de helft te laten zijn van het tarief voor EURO-0. Dit is de maximale variatie die de vigerende Eurovignetlijn toestaat en sluit bovendien aan op de voorgestelde differentiatie van de belasting zware motorvoertuigen (Eurovignet) vanaf 1 januari 2020. De Eurovignetrichtlijn kent geen apart tarief voor *zero emission* (elektrisch of waterstof aangedreven voertuigen) en *low emission* (hybride) voertuigen. Het is op basis van die richtlijn ook niet toegestaan deze voertuigen vrij te stellen van de vrachtwagenheffing.

Het conceptwetsvoorstel is vanaf 26 juni te vinden op de volgende website: www.internetconsulatie.nl. Iedereen kan reageren op dit voorstel. Parallel hieraan worden de beoogde publieke uitvoeringsorganisaties gevraagd het conceptwetsvoorstel te toetsen en wordt het voorstel ter advisering voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk, de Raad voor de Rechtspraak en de Autoriteit Persoonsgegevens. Na verwerking van de reacties van de internetconsultatie, de toetsen van de beoogde publieke uitvoeringsorganisaties en de uitgebrachte adviezen, zal het wetsvoorstel voor advisering naar de Raad van State worden gestuurd en daarna aan uw Kamer worden aangeboden.

Mogelijkheden fonds voor de terugsluis

Momenteel werk ik samen met de drie brancheorganisaties van de wegvervoerssector, evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en de Vereniging Eigen Rijders (VERN), een meerjarenprogramma voor de terugsluis uit, ten behoeve van de verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. Hoewel het de inzet is om de maatregelen met voortvarendheid ten uitvoer te brengen, zijn er nog onzekerheden (zoals marktontwikkelingen voor schone vrachtwagens) die de jaarlijkse uitputting van de middelen voor de terugsluis kunnen beïnvloeden. Met de motie van het lid Schonis c.s. (Kamerstuk 31 305, nr. 282) is verzocht om bij de voorbereiding van het wetsvoorstel te onderzoeken op welke wijze de gelden beheerd kunnen worden, zodat deze gelden beschikbaar blijven voor besteding aan doelen die in overleg met de transportsector worden bepaald. In het AO Vrachtwagenheffing van 6 maart jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 287) heb ik u aangegeven daarbij ook de mogelijkheid van het oprichten van een fonds te onderzoeken. Ik heb samen met het Ministerie van Financiën gezocht naar een mogelijkheid om de budgettaire zekerheid van het beschikbaar blijven van de gelden voor terugsluis te waarborgen. Dit kan worden gerealiseerd met een fonds op een apart artikel op de beleidsbegroting. Daarin kunnen de opbrengsten en uitgaven van de vrachtwagenheffing overzichtelijk op een plek in de begroting worden weergegeven. Met mijn collega van Financiën heb ik daarbij een onbeperkte eindejaarsmarge afgesproken zodat eventuele niet-uitgeputte gelden beschikbaar blijven voor besteding aan doelen die in overleg met de wegvervoerssector worden bepaald. Het instellen van een begrotingsfonds zoals bedoeld in de Comptabiliteitswet 2016 is hiermee niet nodig. Deze oplossing vergt geen wetsaanpassing en is als zodanig dus niet in het wetsvoorstel voor de vrachtwagenheffing opgenomen. Bestaande voorbeelden van dergelijke fondsartikelen zijn het Toekomstfonds en ETS bij EZK, het Revolverend Fonds Energiebesparing bij BZK en het transitiefonds medisch specialisten bij VWS.

Effecten op verkeersveiligheid in België en Duitsland

Tenslotte heb ik toegezegd na te gaan of er gegevens zijn over de effecten van de vrachtwagenheffing op de verkeersveiligheid vanuit de praktijk in

Duitsland en België. Zowel in België als in Duitsland is onderzoek gedaan naar uitwijkend verkeer als gevolg van de kilometerheffing vrachtwagens respectievelijk de LKW-Maut. In beide landen is de omvang van het (mogelijke) uitwijkverkeer in beeld gebracht. Daarbij is ook gekeken op welke type wegen het uitwijkverkeer plaatsvindt. Er is echter niet specifiek gekeken naar effecten op verkeersveiligheid.

Voor het wegennet waarop de vrachtwagenheffing gaat gelden wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Samen met regionale wegbeheerders (provincies, gemeenten en waterschappen) en vertegenwoordigers van Transport en Logistiek Nederland en Evofenedex is de afgelopen maanden in beeld gebracht waar dit mogelijk aan de orde is. Daarbij is, net als in België en Duitsland, ook bekeken of wegen geschikt zijn voor de opvang van extra vrachtverkeer (capaciteit en verkeersveiligheid).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga