

191

Besluit van 25 juni 2024, houdende vaststelling van het tweede tijdstip van gedeeltelijke inwerkingtreding van artikelen van de Wet vrachtwagenheffing

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 20 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/165841, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 36 van de Wet vrachtwagenheffing;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Enig artikel

De artikelen 7, 8, tweede tot en met zesde lid, 9, eerste, vierde en vijfde lid, 11, 12 en 21 tot en met 24, van de Wet vrachtwagenheffing treden in werking met ingang van 1 juli 2024.

Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 30 juni 2024, treedt dit besluit in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, en werkt het terug tot en met 1 juli 2024.

Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit dat in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 25 juni 2024

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Uitgegeven de *zevenentwintigste* juni 2024

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius

NOTA VAN TOELICHTING

Met dit besluit wordt gedeeltelijke inwerkingtreding van de Wet vrachtwagenheffing gerealiseerd. Artikel 36 van de Wet vrachtwagenheffing maakt gedifferentieerde inwerkingtreding mogelijk. De inwerkingtreding van de in het besluit opgenomen artikelen is nodig ter voorbereiding op het heffen van de vrachtwagenheffing en voor het kunnen vaststellen van een meerjarenprogramma met maatregelen voor het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector, de zogenaamde terugsluis (artikel 12 Wet vrachtwagenheffing). Overigens is een groot deel van de Wet vrachtwagenheffing reeds op 1 januari 2023 in werking getreden¹. Daarnaast zal de inwerkingtreding van de overige artikelen van de Wet vrachtwagenheffing die op dit moment nog niet in werking kunnen treden, op een later moment volgen.

Artikel 7

Artikel 7 bepaalt dat de betaling van het bedrag van de vrachtwagenheffing niet bij beschikking wordt vastgesteld. Artikel 7 hangt samen met artikel 8, dat gaat over de dienstverleningsovereenkomst die een houder van een vrachtwagen verplicht is te sluiten om gebruik te maken van de Nederlandse wegen. Gelet op het tweede lid van artikel 8 berekent de dienstaanbieder de vrachtwagenheffing en stuurt hij een factuur aan de houder. Vervolgens betaalt de houder de vrachtwagenheffing aan de dienstaanbieder. In artikel 7 wordt duidelijkheid verschaft over de juridische vormgeving van de betaling van de vrachtwagenheffing. Gelet op de samenhang is het van belang dat beide artikelen op het zelfde moment in werking treden. Zoals blijkt uit de onderstaande toelichting bij artikel 8 moet dit artikel in werking treden met ingang van 1 juli 2024 en dus treedt artikel 7 op ditzelfde moment in werking.

Artikel 8, tweede tot en met zesde lid

In artikel 8 zijn bepalingen opgenomen die zien op de te sluiten dienstverleningsovereenkomst tussen de dienstaanbieder en houder. Het is belangrijk dat dienstaanbieders ruim voor de start van de vrachtwagenheffing kunnen beginnen met het sluiten van dergelijke overeenkomsten die aan de in de Wet vrachtwagenheffing gestelde eisen voldoen, zodat vervolgens ook de benodigde boordapparatuur tijdig kan worden gedistribueerd. De inwerkingtreding met ingang van 1 juli 2024 van het tweede tot en met zesde lid van artikel 8 van de Wet vrachtwagenheffing maakt dit mogelijk.

Aandachtspunt is wel dat artikel 8 van de Wet vrachtwagenheffing voor de start van de vrachtwagenheffing nog zal worden gewijzigd in verband met de implementatie van richtlijn (EU) 2022/362² (richtlijn met gewijzigde regels voor tolheffing vanuit de Europese Unie). Kort gezegd, wordt in de huidige Wet vrachtwagenheffing het tarief van de vrachtwagenheffing bepaald door de gewichtsklasse en de euro-emissieklasse van de vrachtwagen. De gewijzigde richtlijn verplicht het tarief ook te baseren op de CO₂-emissieklasse van de vrachtwagen. Deze nog in voorbereiding zijnde wetswijziging heeft onder meer invloed op de informatie die een houder van een vrachtwagen kan aanleveren aan zijn dienstaanbieder ter onderbouwing van de CO₂-emissieklasse van zijn vrachtwagen. Aangezien de vrachtwagenheffing naar verwachting start in 2026, moeten de

¹ Stb. 2022, 526

² Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen.

verplichtingen uit de richtlijn op dat moment zijn opgenomen in de Wet vrachtwagenheffing. Dat het tarief ook op CO₂-emissieklasse van de vrachtwagen moet zijn gebaseerd, betekent ook dat onder meer artikel 8 van de Wet vrachtwagenheffing moet worden gewijzigd. In het geval een houder voorafgaand aan deze wetswijziging een dienstverleningsovereenkomst heeft gesloten, moet de dienstverlener de houder vervolgens na deze wetswijziging alsnog in de gelegenheid stellen documenten over te leggen ter vaststelling van de CO₂-emissieklasse.

Artikelen 9, eerste lid, en 11, eerste en tweede lid

Op dit moment is de voorbereiding van het accreditatieproces voor EETS-aanbieders en de aanbesteding van de hoofddienstaanbieder in volle gang. Nadat het contract van de hoofddienstaanbieder is gegund en de EETS-aanbieders zijn geaccrediteerd, zullen zij, al voor de feitelijke start van de vrachtwagenheffing, dienstverleningsovereenkomsten moeten kunnen aangaan (zie artikel 8 van de Wet) en moeten zij in verband daarmee aan de overige op hun rustende verplichtingen voldoen.

Een van de verplichtingen van artikel 9, eerste lid, is dat de dienstaanbieder moet doorgeven aan de Minister dat een dienstovereenkomst is gesloten. Dit is onder meer van belang in het kader van de handhaving van de Wet vrachtwagenheffing. Ook de inwerkingtreding van artikel 11 hangt af van het moment waarop de aanbestedingsprocedure van de hoofddienstaanbieder is afgerond. Gelet hierop treden deze bepalingen in werking met ingang van 1 juli 2024.

Voorts is het ook noodzakelijk dat het vierde en vijfde lid van artikel 9 met ingang van 1 juli 2024 inwerkingtreden. In het vierde lid is bepaald dat Onze Minister, in casu de RDW, bevoegd is gegevens, die zijn vastgelegd met technische hulpmiddelen, te verwerken met als doel te kunnen testen in een testomgeving. De tolheffer is op grond van artikel 12, eerste lid, van de Wet implementatie EETS-richtlijn verplicht te voorzien in deze testomgeving, zodat een EETS-aanbieder kan controleren of zijn boordapparatuur geschikt is voor gebruik in het EETS-gebied van de tolheffer (in dit geval het EETS-gebied Vrachtwagenheffing). Het testen is onderdeel van de accreditatie, wat een van de voorwaarden is om te kunnen worden toegelaten als EETS-aanbieder voor de vrachtwagenheffing. Het is van belang dat de RDW de gegevens mag verwerken, voordat organisaties zich melden bij de RDW om te worden geaccrediteerd voor de vrachtwagenheffing. Het vijfde lid hangt samen met het vierde lid en treedt om die reden op hetzelfde moment in werking.

Artikel 12

Op grond van het eerste lid van dit artikel stelt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat telkens voor een termijn van maximaal vijf jaar een meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector vast.

Het eerste concept-meerjarenprogramma, dat ziet op de jaren 2026–2030, is met nauwe betrokkenheid van de vervoerssector en andere belanghebbenden opgesteld. Dit concept-meerjarenprogramma bevat een voorstel voor een pakket van (subsidie)maatregelen voor het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector die gelet op het tweede lid van artikel 12 vanuit de netto-inkomsten van de vrachtwagenheffing gedekt moeten worden (de zogenaamde terugsluis). Het concept-meerjarenprogramma is op 17 juli 2023 voorgelegd voor internetconsultatie. Om het meerjarenprogramma te kunnen vaststellen is vereist dat artikel 12, eerste lid in werking is getreden en dat aan de daaraan gestelde eisen in het derde, vierde en zesde lid van artikel 12 wordt voldaan. Daarnaast treden ook het tweede, vijfde en zevende lid in werking met dit

inwerkingtredingsbesluit, wat betekent dat het hele artikel 12 in werking treedt. Het tweede, vijfde en zevende lid zien respectievelijk op de financiering en de evaluatie van het meerjarenprogramma.

Volledigheidshalve wordt in dit verband ook gewezen op de stimulering van de innovatie en verduurzaming van de transportsector, die al eerder zal plaatsvinden dan de verwachte start van de vrachtwagenheffing in 2026. In de vierde voortgangsbrief over de invoering van de vrachtwagenheffing van 30 mei 2024 is nader toegelicht dat in de begroting van het Mobiliteitsfonds voor 2024 € 70 miljoen en voor 2025 € 100 miljoen is gereserveerd om de verduurzaming van het vrachtvervoer te versnellen. Deze middelen worden na de start van de vrachtwagenheffing vanuit de heffingsopbrengsten terugbetaald aan het Mobiliteitsfonds. Hiermee is invulling gegeven aan de motie Van Ginneken c.s.³, waarin de regering werd verzocht om te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025.

Artikelen 21 tot en met 24

De artikelen 21, 22 en 23 gaan kort gezegd over het verwerken van persoonsgegevens door respectievelijk de tolheffer, de toezichthouder en de dienstaanbieder.

Voorts zijn in artikel 24 bepalingen opgenomen over een op te richten register vrachtwagenheffing met gegevens die nodig zijn voor een goede uitvoering van de vrachtwagenheffing en waarvoor een beheerder moet worden aangewezen. Het is mogelijk dat in de tweede helft van 2024 reeds wordt begonnen met het testen van het systeem van de vrachtwagenheffing en om die reden moeten deze artikelen in werking treden met ingang van 1 juli 2024. Gelijktijdig met de inwerkingtreding van artikel 24, zal het al eerder vastgestelde Aanwijzingsbesluit beheerder register voor de vrachtwagenheffing⁴, in werking treden. In dit besluit is de RDW aangewezen als beheerder van dit register. Vanaf 1 juli 2024 kan de RDW starten met de voorbereidingen voor het inrichten van dit register.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

³ Kamerstukken II, 2021/22, 35 910, nr. 15.

⁴ Stcrt. 2024, 14371.