

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022

Nr. 104

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 mei 2022

Inleiding

Op 24 maart 2022 is de Europese richtlijn tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn in werking getreden. Deze hierdoor herziene Eurovignetrichtlijn is daardoor van toepassing op alle tolsystemen en gebruiksheffingen in Europa. Voor specifieke tolsystemen is de Tweede Kamer reeds eerder bij aparte brieven geïnformeerd dan wel wordt zij geïnformeerd. Met deze brief informeer ik, mede namens de Staatssecretaris van Fiscaliteit en Belastingen, uw Kamer over de inzet in de onderhandelingen inzake de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn in het Eurovignetverdrag.

Eurovignetverdrag

Op grond van het Eurovignetverdrag heft Nederland met Denemarken, Luxemburg en Zweden voor voertuigen boven 12 ton het Eurovignet. De herziene Eurovignetrichtlijn biedt hiervoor het kader. In Nederland wordt uitvoering aan het Eurovignetverdrag gegeven via de Wet belasting zware motorvoertuigen (BZM) en bijbehorende lagere regelgeving. Het Eurovignet is nu verplicht voor voertuigen vanaf 12 ton. Het tarief is gebaseerd op het aantal assen en de Euroemissieklasse van het voertuig. Het huidige Eurovignetverdrag loopt tot 2030. Door de herziening van de Eurovignetrichtlijn moet het Eurovignetverdrag worden gewijzigd.

Proces

Naar verwachting is er ongeveer een jaar nodig om het wijzigingsprotocol op te stellen, waarna de ratificatieprocedure in de verdragslanden moet plaatsvinden. Voor de ratificatieprocedure is twee jaar gerekend. Tijdens de ratificatieprocedure is gelet op de beperkte implementatietermijn van 3

jaar geen ruimte om het wijzigingsprotocol te wijzigen, omdat dit zou betekenen dat de onderhandelingen opnieuw moeten worden geopend. De wijziging van het Eurovignetverdrag vereist een unaniem besluit door de heffende verdragslanden. Om uw Kamer wel tijdig te betrekken bij de voorgenomen inzet van Nederland, wordt de inzet in de onderhandelingen bij deze brief aan uw Kamer voorgelegd.

In verband met de beperkte implementatieperiode van 3 jaar, zijn gesprekken over de implementatie al gaande tussen de verdragslanden. Daarbij is gekozen voor één wijzigingsprotocol met alle wijzigingen, waarvan sommige wijzigingen later in werking treden. Dit is in lijn met de goede samenwerking tussen heffende verdragslanden tijdens de onderhandelingen inzake de wijziging van de Eurovignetrichtlijn om de gevolgen voor het Eurovignetverdrag waar mogelijk te beperken, dan wel uitvoerbaar te maken. Zo hebben de heffende verdragslanden drie jaar gekregen voor de implementatie van de CO₂-emissie gebaseerde tariefdifferentiatie. Bij reeds geldende nationale systemen is die implementatietermijn twee jaar. De zeer beperkende voorwaarden voor het voortzetten van een vignet, waaraan Nederland niet voldoet, gelden voor de gezamenlijk heffende landen pas na tien jaar in plaats van na acht jaar. Hieronder wordt ingegaan op de gevolgen van de herziene Eurovignetrichtlijn voor het Eurovignetverdrag, de voorgenomen inzet in de onderhandelingen en tot slot de samenhang met het wetsvoorstel vrachtwagenheffing.

Belangrijkste wijzigingen Eurovignetrichtlijn en gevolgen voor het Eurovignetverdrag:

i. Aanpassing tariefstructuur

De herziene Eurovignetrichtlijn schrijft tariefdifferentiatie op grond van CO₂-emissie voor, waarbij voertuigen worden ingedeeld in 5 CO₂-emissieklassen. CO₂-emissieklasse I bevat de meeste voertuigen, welke meer CO₂ uitstoten dan de norm zoals vastgesteld in of op basis van relevante milieuverordeningen. CO₂-emissieklassen 2 tot en met 5 betreffen de voertuigen die schoner zijn dan de norm tot en met de zero-emissie voertuigen in CO₂-emissieklasse 5. Voor deze CO₂-emissieklassen geldt een kortingskader, waarbinnen de heffende landen per CO₂-emissieklasse een exact kortingspercentage moeten vaststellen. Lidstaten mogen binnen de CO₂-emissieklasse 1 een differentiatie naar Euroemissieklassen continueren. De herziene tariefdifferentiatie moet in het Eurovignetverdrag uiterlijk 25 maart 2025 geïmplementeerd zijn.

CO ₂ -emissie klasse	Uitstoot t.o.v. de norm	Type	Nieuwe maximumtarieven in bijlage II Eurovignetrichtlijn	
			Maximaal 3 assen	Minimaal 4 assen
1	Niet schoner dan de norm	niet-EURO	€ 1.899	€ 3.185
		EURO I	€ 1.651	€ 2.757
		EURO II	€ 1.428	€ 2.394
		EURO III	€ 1.242	€ 2.073
		EURO IV	€ 1.081	€ 1.803
		EURO V	€ 940	€ 1.567
		EURO VI	€ 855	€ 1.425
2	>5% minder uitstoot		5%–15% korting t.o.v. Euro VI	
3	>8% minder uitstoot		15%–30% korting	
4	>50% minder uitstoot		30%–50% korting	
5	Emissievrij		50%–75% korting	

II. Uitbreiding reikwijdte

Het Eurovignet is nu vereist voor voertuigen boven 12 ton. In het Eurovignetverdrag wordt hier gebruik gemaakt van een uitzonderingsmogelijkheid in de Eurovignetrichtlijn, op grond waarvan vrachtvoertuigen tussen 3,5–12 ton mogen worden uitgezonderd. Deze uitzonderingsmogelijkheid vervalt 5 jaar na inwerkingtreding van de Europese richtlijn tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn. Hierdoor moet de reikwijdte van het Eurovignetverdrag worden uitgebreid met vrachtvoertuigen vanaf 3,5 ton. De uitbreiding van de reikwijdte van het Eurovignetverdrag moet uiterlijk 25 maart 2027 gerealiseerd zijn.

III. Uitsfasen vignetten voor vrachtvoertuigen

In de toekomst zal het alleen onder specifieke voorwaarden mogelijk zijn om middels een vignet vrachtvoertuigen te laten betalen voor het gebruik van het TransEuropeesNetwerk-Transport (TEN-T) kernwegennetwerk. Een vignet is een gebruiksrecht met een tarief gebaseerd op een tijdsduur. Het continueren van vignetten voor vrachtvoertuigen zoals deze nu bestaan, mag dan alleen als gemotiveerd is dat tolheffing (met een tarief gebaseerd op de gereden afstand) zou leiden tot administratieve investerings- en exploitatiekosten, die niet in verhouding zouden staan tot de verwachte inkomsten of baten van een dergelijke tolheffing, bijvoorbeeld omdat de betrokken trajecten relatief kort of, de bevolkingsdichtheid of het verkeersvolume relatief laag zijn; of omdat het zou leiden tot een omleiding van het verkeer met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid of de volksgezondheid. Nederland voldoet niet aan de voorwaarden om het Eurovignet te continueren na 25 maart 2032, maar zal ook eerder de heffing van het Eurovignet moeten stopzetten bij de invoering van de vrachtwagenheffing. De richtlijn staat namelijk niet de gelijktijdige heffing toe van een gebruiksrecht (vignet) en een op afstand gebaseerde heffing (tol).

IV. Uitzonderingsmogelijkheden

De herziene Eurovignetrichtlijn kent een aantal specifieke uitzonderingsmogelijkheden.

- voor zero emissie-voertuigen is 100% korting mogelijk tot 1 januari 2026.
- voor zero emissie vrachtwagens tot 4,250 ton.
- voor voertuigen uitgezonderd van de tachograafplicht.

- d. voor voertuigen tussen 3,5–7,5 ton, waarbij er sprake is van vervoer van materiaal, uitrusting of machines die zijn bestemd voor gebruik door de bestuurder tijdens diens werk, of voor het afleveren van ambachtelijk vervaardigde goederen, als het vervoer niet voor rekening van derden wordt verricht;
- e. voor voertuigen genoemd in art. 6 lid 2a van de herziene Eurovignetrichtlijn, zoals brandweer en politie, werkzaamheden aan de weg etc. Dit is een bestaande uitzondering, welke reeds in het Eurovignetverdrag is opgenomen.

Inzet Nederland in gesprekken met de heffende verdragslanden.

Over de hierboven omschreven keuzes moeten de heffende verdragslanden het eens worden. Dit wordt uitgewerkt in een wijzigingsprotocol. Daarbij is gekozen voor één wijzigingsprotocol, waarin alle wijzigingen meegaan, maar sommige wijzigingen pas later in werking treden.

De inzet van Nederland bij de onderhandelingen over het wijzigingsprotocol van het Eurovignetverdrag ten aanzien van de belangrijkste wijzigingen zoals hierboven omschreven, is als volgt:

Ad I: Aanpassing tariefstructuur

Nederland zet in op een budgettair neutrale omzetting naar de nieuwe tarieven, waarbij qua vormgeving zo min mogelijk wijzigt voor het bestaande wagenpark, tot de invoering van de vrachtwagenheffing en waar mogelijk schonere voertuigen worden gestimuleerd.

- De tarieven voor voertuigen in CO₂-emissieklasse 1 worden onderverdeeld conform de huidige Euroemissieklassen, om zoveel mogelijk de bestaande indeling voor voertuigen te continueren binnen de nieuwe structuur.
- Nederland zet in op de tarieven voor de voertuigen in CO₂-emissieklasse 1 (de meest «vieze» voertuigen) aan te passen, om budgettair neutraal de verplichte korting voor schonere voertuigen in de CO₂-emissieklassen 2–5 op te kunnen vangen. De maximale tarieven in bijlage II van de herziene Eurovignetrichtlijn voor een vignet voor zware voertuigen zijn met dit doel verhoogd.
- Bij de keuze voor een kortingspercentage voor de CO₂-emissieklassen 2–5 ten opzichte van de prijs voor CO₂-emissieklasse 1, meer specifiek Euroemissieklasse VI, wordt binnen de voorgeschreven bandbreedte ingezet op een gemiddeld kortingspercentage, met de verwachting dat hiermee enerzijds budgetneutraliteit wordt gewaarborgd en anderzijds schonere voertuigen worden gestimuleerd.
- Het exacte tarief per Euroemissieklasse en CO₂-emissieklasse in het Eurovignetverdrag moet nog worden berekend door de heffende verdragslanden, in samenhang met de korting voor schonere voertuigen in de CO₂-emissieklassen 2–5. Op dit moment wordt hiervoor informatie over het wagenpark verzameld.

Ad II: Uitbreiding reikwijdte

Nederland zet in op een uitbreiding van de reikwijdte van het Eurovignetverdrag waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van de huidige uitzondering. Dit betekent naar verwachting een uitbreiding van het Eurovignetverdrag naar voertuigen vanaf 3,5 ton na 5 jaar, dus in 2027. Hiermee hoopt Nederland te borgen dat de Nederlandse voertuigen tussen 3,5–12 ton niet geraakt worden door deze uitbreiding, voordat het wetsvoorstel vrachtwagenheffing in werking treedt. Eventuele meerinkomsten uit deze uitbreiding wil Nederland graag na aftrekken van de gezamenlijke kosten Eurovignetlanden, aan de heffende verdragslanden

laten toekomen, die ook de kosten dragen voor de uitbreiding in eigen land. Het gaat dan om inkomsten uit de heffing op in dat land geregistreerde voertuigen.

Ad III: Uitzaseren vignetten voor vrachtvoertuigen

Naar verwachting kunnen Luxemburg en Zweden wel voldoen aan de specifieke voorwaarden in de herziene Eurovignetrichtlijn om de heffing van het Eurovignet te continueren. Om hen hier binnen de Eurovignetrichtlijn maximaal de ruimte voor te bieden, zal de duur van het Eurovignetverdrag waarschijnlijk worden aangepast tot de maximale 10 jaar termijn, dus tot 2032, waar het Eurovignetverdrag nu in 2030 afloopt. Nederland zal dan naar verwachting uitgetreden zijn in verband met de invoering van de vrachtwagenheffing.

Ad IV: Uitzonderingsmogelijkheden

Nederland stelt zich flexibel op in de onderhandelingen wat betreft de uitzonderingen. Het toepassen van sommige uitzonderingen past bij een verduurzaming van de sector, maar deze zijn gelet op de verwachte invoering van de vrachtwagenheffing in 2026 ofwel slechts voor een korte periode mogelijk of niet relevant voor Nederland. Specifiek waar het betreft uitzonderingen voor voertuigen onder 12 ton, verwacht Nederland hier geen actief gebruik van te kunnen of moeten maken. Ook een tachograafuitzondering is niet evident een reden voor een belastinguitzondering. De uitzondering voor voertuigen voor brandweer, politie etc. blijft bestaan.

Samenhang wetsvoorstel vrachtwagenheffing

De nieuwe tariefstructuur op grond van CO₂-emissieklassen moet voor de gezamenlijke heffende landen in het Eurovignetverdrag na drie jaar geïmplementeerd zijn, te weten uiterlijk 25 maart 2025. Bij de invoering van de vrachtwagenheffing wordt de heffing van het Eurovignet stopgezet, waarbij wordt uitgegaan van de invoering in 4 jaar na publicatie, dus 2026. De uitbreiding van het Eurovignetverdrag naar voertuigen tussen 3,5–12 ton in 2027 vindt daarmee naar verwachting plaats na de invoering van de vrachtwagenheffing. Deze uitbreiding van het Eurovignetverdrag wordt in dat geval in de praktijk niet in Nederland van kracht. Deze samenhang vraagt nadrukkelijk de aandacht. Ik hecht eraan dat de specifieke doelgroep van voertuigen tussen 3,5–12 ton niet eerst wordt geconfronteerd met een Eurovignet en een korte tijd later met de vrachtwagenheffing, gelet op de administratieve kosten voor zowel de voertuighouders als bedrijven.

In aanvulling op de samenhang tussen de wijzigingen in het Eurovignetverdrag en de startdatum van de vrachtwagenheffing, heeft de herziene Eurovignetrichtlijn ook gevolgen voor de tarieven van de vrachtwagenheffing. Zoals ik heb toegezegd in het Wetgevingsoverleg Wet vrachtwagenheffing op 14 maart jl. (Kamerstuk 35 910, nr. 21), verwacht ik uw Kamer voor de zomer te informeren over de beleidskeuzes en uitgangspunten bij de tarieven van de vrachtwagenheffing.

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