



Certificering budgettaire ramingen Vrachtwagenheffing

Deze publicatie certificeert de raming van de fiscale beleidsmaatregelen uit het wetsvoorstel voor de wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing. Een eerdere versie van de vrachtwagenheffing is in september 2021 al door het CPB gecertificeerd. In verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels moest de vormgeving van de heffing echter gewijzigd worden. Deze certificering beperkt zich tot de aanpassingen ten opzichte van die eerdere versie.

Het CPB beoordeelt de raming van de budgettaire effecten van de aangepaste maatregelen neutraal en redelijk. De raming heeft een gemiddelde mate van onzekerheid vanwege de onzekerheid in de grondslagontwikkeling en de gedragsreacties.

Samenvatting en conclusies

Deze notitie certificeert de raming voor de opbrengst van de vrachtwagenheffing en de daaraan verbonden maatregelen. Die maatregelen betreffen beëindiging van het Eurovignet (Belasting op Zware Motorrijtuigen, BZM) en verlaging van de tarieven van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens. Deze combinatie van maatregelen gaat gepaard met een derving in accijnsopbrengsten, die onderdeel uitmaakt van het budgettaire effect. Een eerdere versie van de vrachtwagenheffing is in september 2021 al door het CPB gecertificeerd.¹ In verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels moest de vormgeving van de heffing echter gewijzigd worden. Deze certificering beperkt zich tot de aanpassingen ten opzichte van die eerdere versie. Het CPB acht de ramingsmethodiek van de aanpassingen en daarmee ook die van de herziene raming als geheel redelijk en neutraal. De raming kent een gemiddelde mate van onzekerheid, door onzekerheid in de grondslagontwikkeling en de gedragsreacties.

1 Inleiding

In deze notitie certificeert het Centraal Planbureau (CPB) de raming van de fiscale beleidsmaatregelen uit het wetsvoorstel voor de wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing. De belangrijkste wijziging betreft de differentiatie van de tarieven. Deze wordt mede gebaseerd op de CO₂-emissieklasse van de vrachtwagen. De raming is gemaakt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Financiën. De maatregelen betreffen de invoering van een vrachtwagenheffing op een specifiek deel van het Nederlandse wegennet, de daaraan gekoppelde beëindiging van het Eurovignet en de verlaging van de motorrijtuigenbelastingtarieven (mrb) voor vrachtwagens en de resulterende accijnsderving.² De gecertificeerde raming gaat uit van invoering van de maatregelen per 1-7-2026.

¹ Zie [Certificering budgettaire raming Wet vrachtwagenheffing \(cpb.nl\)](#)

² De vrachtwagenheffing gaat gepaard met een budgettaire terugsluis van de netto-opbrengst. De raming van deze terugsluis, die deel uitmaakt van het uitgavenkader van de rijksbegroting, wordt niet door het CPB bekeken en dus ook niet gecertificeerd. De raming is bij uitzondering in lopende prijzen.

2 Certificering

Een vergelijkbare maatregel is eerder door het CPB gecertificeerd in september 2021. In verband met de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn moest de vormgeving van de variabele heffing echter gewijzigd worden. Tegelijkertijd zijn de macro economische vooruitzichten voor 2026, het jaar van invoering, geactualiseerd. Bij elkaar betreffen de aanpassingen ten opzichte van de eerdere versie:

- differentiatie van de heffingstarieven naast gewichtsklasse en euro-emissieklasse nu ook naar CO₂-emissieklasse
- gemiddeld tarief in basisjaar als gevolg daarvan bijgesteld
- inschatting tabelcorrectiefactor, waarmee tarieven jaarlijks worden geïndexeerd, geactualiseerd
- ramingscijfers voor aantal gereden vrachtwagenkilometers in 2026 geactualiseerd en tevens doorgetrokken naar 2027
- invoering in 2026 nader ingevuld op 1-7-2026
- inschatting van percentage systeemfalen geactualiseerd

Tabel 2.1 geeft een overzicht van de opbrengst van de gecertificeerde maatregelen onder de nieuwe vormgeving. De opbrengst valt hoger uit als gevolg van aanpassing van de tarieven. De opbrengst in 2026 is gehalveerd vanwege de introductie op 1 juli. De aanpassing in belastingderving door beëindiging van het Eurovignet en door verlaagde mrb-tarieven en minder accijnsopbrengsten is beperkt.

Tabel 2.1 Overzicht gecertificeerde maatregelen

Maatregel	Geraamd budgettair effect				Onzekerheid
	mln euro (a)				
	2026	2027	2028	2029	
Wijziging Wet vrachtwagenheffing					
Heffingsopbrengst Vrachtwagenheffing	539	1084	1087	1082	
Beëindiging Eurovignet	-109	-224	-230	-236	
Verlaging mrb-tarieven vrachtwagens	-27	-56	-57	-59	
Derving brandstofaccijns	-24	-49	-51	-53	
Totaal	379	755	749	735	Gemiddeld
(a)	lopende prijzen, + is saldoverbeterend/lastenverzwarend				

De richtlijn betreft het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan voertuigen. De herziening betreft dat de tarieven tevens gebaseerd moeten zijn op de CO₂-emissieklasse van het voertuig. Er wordt aangesloten bij de indeling van de euro-emissieklassen binnen CO₂-emissieklasse 1. Het gemiddeld tarief in prijspeil 2019 op basis van wagenpark 2026 is met de introductie van tarieven naar CO₂-uitstoot opwaarts bijgesteld tot het oorspronkelijk beoogde gemiddelde tarief. Tegelijkertijd is ook de inflatieverwachting voor de periode 2019-2026 fors opwaarts bijgesteld conform de meest recente CPB-raming, waardoor de tarieven waarmee in 2026 gerekend wordt uiteindelijk bijna 30% hoger liggen. De aanpassing in het verwachte aantal gereden vrachtwagenkilometers in 2026 blijft beperkt. Het deel van het wegennet waarop de heffing wordt geheven, blijft onveranderd.

De raming maakt gebruik van recente en betrouwbare data. Belangrijke bronnen zijn het aantal gereden vrachtwagenkilometers in de periode 2018-2022 volgens het CBS en de CPB-ramingen van de algemene economische ontwikkeling op middellange termijn uit de MEV2024. Deze cijfers worden door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) vertaald naar vrachtwagenkilometers in latere jaren. Voor toerekening daarvan naar kilometers op heffingplichtige wegen met behulp van het Landelijk Model Systeem (LMS) van Rijkswaterstaat en inschatting van mogelijke verschuiving van wegtransport naar railverkeer en binnenvaart met het BasGoed-model van Rijkswaterstaat is volstaan met verhoudingsgetallen uit de oorspronkelijke raming.

Verondersteld wordt een geleidelijke vergroening van het vrachtwagenpark, waardoor het gemiddelde heffingstarief in de latere jaren iets zal afnemen. De omvang daarvan na 2027 is in het structureel effect van tabel 2.1 niet meer meegenomen. Gedragseffecten als gevolg van de CO₂-emissie afhankelijke heffing op het aantal verreden kilometers worden met genoemde modellen doorgerekend. Detailgegevens van de Belastingdienst over aantallen en typen vrachtwagens liggen ten grondslag aan de berekende derving in motorrijtuigenbelasting. Ten slotte wordt er op een vergelijkbare manier rekening gehouden met enige derving van opbrengsten vanwege systeemfalen, fraude en afstelling van de apparatuur. Al met al betreft de aangepaste doorrekening daarom geen fundamentele wijziging in de gebruikte eerdere methodiek.

Het CPB acht de raming van de budgettaire effecten van de aangepaste maatregelen neutraal en redelijk. De raming leunt op de aannamen over onder andere de toekomstige grondslagontwikkeling en de gedragsreacties, en krijgt het onzekerheidsoordeel 'gemiddeld'.