

Aan Ministerie van IenW
Van Sira Consulting
Datum 1 maart 2024
Betreft Notitie met inschatting regeldruk dienstverleners als gevolg van de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Doelgroep en aantallen	2
2.1	Dienstaanbieders	2
2.2	Aantal vrachtwagens	2
3	Beschrijving verplichtingen en regeldrukgevolgen	3
3.1	Bepalen CO ₂ -emissieklasse	3
3.2	Aanpassen facturen	5
4	Conclusie	6

1 Inleiding

In 2023 heeft Sira Consulting de regeldruk voor transportondernemers als gevolg van de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in kaart gebracht.¹ De lasten voor dienstverleners als gevolg van de wijziging waren buiten beschouwing gelaten omdat ervanuit werd gegaan dat deze lasten buiten de definitie van regeldruk vallen. Naar aanleiding van het advies van ATR (21 december 2023) heeft het ministerie van IenW aan Sira Consulting gevraagd om in aanvulling op dit onderzoek de kosten voor dienstverleners in beeld te brengen.

De doelstelling van het project was om, in aanvulling op de in 2023 uitgevoerde regeldrukberekening voor transportondernemers, de regeldruk voor dienstverleners als gevolg van de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing te beschrijven en te kwantificeren. Deze notitie rapporteert over de bevindingen.

Hoofdstuk 2 beschrijft de betrokken doelgroep en de aantallen. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de wijzigingen en de kwantificering van de regeldrukeffecten. Hoofdstuk 4 sluit de notitie af met de belangrijkste conclusies.

¹ [Notitie regeldruk wijziging vrachtwagenheffing \(Sira Consulting, 2023\)](#)



2 Doelgroep en aantallen

2.1 Dienstaanbieders

Houders van vrachtwagens moeten voor het betalen van de vrachtwagenheffing een dienstverleningsovereenkomst afsluiten met private aanbieders van toldiensten (dianstaanbieders: een EETS-aanbieder² of de hoofddianstaanbieder (HDA)³). Er is een systeem van EETS-dianstaanbieders, die diensten in verschillende landen leveren en één HDA.

De HDA werkt alleen nationaal. Op basis van de uitgangspunten van het Handboek meting regeldrukkosten dient alleen de regeldruk te worden bepaald voor bedrijven die actief zijn in Nederland. Dit betreft in ieder geval de HDA. In de eerdere berekening van de regeldruk van het wetsvoorstel Wet vrachtwagenheffing⁴ zijn ook de effecten voor de EETS-dianstaanbieders meegenomen. Op grond van consistentie hebben we deze nu ook meegenomen. Naar verwachting zullen zich circa vijf EETS-dianstaanbieders zich aanmelden om hun diensten te verlenen in het EETS-domein vrachtwagenheffing. Deze dianstaanbieders zullen zich naar verwachting via een *special purpose vehicle* inschrijven bij de Kamer van Koophandel. Hiermee zijn zij te kwalificeren als Nederlandse ondernemers in de zin van de belastingwet- en regelgeving.

De dianstaanbieder verstrekt de boordapparatuur aan de houder. Met deze boordapparatuur registreren de dianstaanbieders het aantal kilometers dat door de houder is gereden. Het bedrag van de vrachtwagenheffing dat de houder verschuldigd is, factureert de dianstaanbieder bij de houder. De dianstaanbieders voldoen de vrachtwagenheffing aan de tolheffer, in dit geval de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De dianstaanbieder sluit een overeenkomst met de houder van de vrachtwagen voor de dienstverlening.

2.2 Aantal vrachtwagens

De dianstaanbieders bedienen voor de inning van de Nederlandse vrachtwagenheffing naar verwachting gezamenlijk een internationale markt van 850.000 vrachtwagens. Omdat de onderverdeling naar CO₂-emissieklassen voor het internationale wagenpark en voor nieuw verkochte vrachtwagens niet bekend is, is in tabel 1 en 2 is de onderverdeling (percentages) die geldt voor het Nederlandse wagenpark en de Nederlandse verkoop van vrachtwagens op het totale internationale wagenpark toegepast (inclusief het Nederlandse wagenpark).

Tabel 1. Samenstelling wagenpark 2026

CO ₂ -emissieklasse	Nederlandse wagenpark ⁵	Internationale wagenpark
1	154.400 (92%)	780.912 (92%)
2	6.800 (4%)	34.392 (4%)
3	1.700 (1%)	8.598 (1%)
4	60 (0,04%)	303 (0,04%)
5	5.100 (3%)	25.794 (3%)
Totaal	168.060 (100%)	850.000 (100%)

² EETS-aanbieders zijn bedrijven die de tolheffing faciliteren. Houders van vrachtwagens kunnen met één dienstverleningsovereenkomst bij een EETS-dianstaanbieder in verschillende lidstaten van Europa de tol voldoen.

³ De hoofddianstaanbieder heeft een speciale verplichting om met elke houder van een vrachtwagen die daarom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten.

⁴ 'Notitie administratieve lasten vrachtwagenheffing', KASEA, 2020.

⁵ Bron: Tabel 9: Parksamenstelling zware bedrijfsvoertuigen 2022, 2026 en 2030, Varianten voor tariefstructuur vrachtwagenheffing bij implementatie herziene Eurovignet-richtlijn' (Revnext, 2023)



Tabel 2. Nieuw verkochte vrachtwagens (klasse 2,3 en 4)

CO ₂ -emissie-klasse	2026	2027	2028	2029	2030
2,3 & 4 <i>Nederlandse markt</i> ⁶	1.217	1.015	813	611	408
2,3 & 4 <i>Internationale markt</i>	6.155	5.134	4.112	3.090	2.064

De CO₂-emissieklasse hoeft alleen te worden bepaald voor vrachtwagens die nog geen klant zijn bij een EETS-dienstaanbieder. In andere landen is de CO₂-emissie namelijk eerder ingevoerd dan in Nederland. Op basis van de inschatting van RDW zijn we ervan uitgegaan dat voor 22,06%⁷ van de vrachtauto's de CO₂-emissieklasse al is bepaald waardoor dit niet opnieuw hoeft te gebeuren.

3 Beschrijving verplichtingen en regeldrukgevolgen

In dit hoofdstuk zijn de wijzigingen beschreven waarvan de effecten op de regeldruk zijn onderzocht. Vervolgens is per wijziging toegelicht welke gevolgen worden verwacht.

3.1 Bepalen CO₂-emissieklasse

3.1.1 Beschrijving wijziging

De richtlijn⁸ verplicht om tarieven voor de infrastructuurheffing te differentiëren naar CO₂-emissieklasse. Vrachtwagens worden ingedeeld per categorie (en subcategorie) in vijf CO₂-emissieklassen.

- CO₂-emissieklasse 1: Dit betreft vrachtwagens die niet tot CO₂-emissieklassen 2 t/m 5 behoren;
- CO₂-emissieklasse 2: Dit betreft vrachtwagens met een CO₂-emissie die meer dan 5% lager is dan de Europese norm, maar die niet onder CO₂-emissieklassen 3 t/m 5 vallen;
- CO₂-emissieklasse 3: Dit betreft vrachtwagens met een CO₂-emissies die meer dan 8 % lager is dan de Europese norm, maar die niet onder CO₂-emissieklassen 4 en 5 vallen;
- CO₂-emissieklasse 4: Dit betreft emissiearme vrachtwagens;
- CO₂-emissieklasse 5: Dit betreft emissievrije vrachtwagens.

Het jaar waarin de vrachtwagen voor het eerst is geregistreerd bepaalt de norm die van toepassing is. Als peildatum wordt 1 juli gehanteerd. Vrachtwagens die binnen CO₂-emissieklasse 2 of 3 vallen worden elke zes jaar opnieuw geclassificeerd (dit is het zogeheten "emissiereductietraject"). Differentiatie op grond van euro-emissieklasse kan binnen het systeem van CO₂-emissieklassen gecontinueerd worden. Binnen CO₂-emissieklasse 1 worden de tarieven gedifferentieerd naar euro-emissieklasse, wat aansluit bij de huidige tariefdifferentiatie in de Wet vrachtwagenheffing.

3.1.2 Regeldruk dienaanbieders

Als gevolg van de verplichte differentiatie naar CO₂-emissieklasse, zal voor elke vrachtwagen de CO₂-emissieklasse moeten worden bepaald teneinde het juiste tarief vast te kunnen stellen. Dat gebeurt door de houder aan de hand van voertuiggegevens die de houder door moet geven aan zijn dienaarbieder. Het gaat hierbij om de datum van eerste registratie, de subklasse van het voertuig en de CO₂-uitstoot. De

⁶ Deze aantallen zijn afgeleid van de (verwachte) aantallen voor 2022, 2026 en 2030 (Bron: Figuur 5, Aantal nieuwverkopen ZE en diesel (Varianten voor tariefstructuur vrachtwagenheffing bij implementatie herziene Eurovignet-richtlijn, Revnext (2023)).

⁷ RDW schat in dat voor 50% van de 375.000 klanten van EETS-aanbieders de CO₂-emissie al is bepaald. $(50\% * 375.000 / 850.000 = 22,06\%)$

⁸ Richtlijn (EU) 2022/362



datum van eerste registratie is te vinden op het kentekenbewijs. In het Customer Information File (CIF) is de subklasse en de CO₂-uitstoot van het voertuig te vinden.

Het bovenstaande geldt alleen voor EU-gekentekende voertuigen met een eerste registratie-datum na 1 juli 2019. Van voertuigen met een eerdere registratiedatum zijn geen CO₂-emissiewaarden beschikbaar. Deze voertuigen zullen daarom automatisch in CO₂-emissieklasse 1 vallen en door de dienst aanbieder als zodanig worden geclassificeerd.

Voor de voertuigen die in CO₂-emissieklasse 2 of 3 vallen, geldt dat zij relatief, ten opzichte van nieuwe vrachtwagens, steeds minder schoon worden. Daarom dient de CO₂-emissieklasse iedere zes jaar op-nieuw te worden vastgesteld.

Tekstkader 1. Kwantificering regeldruk: bepalen CO₂-emissieklasse dienst aanbieder

Initiële beoordeling huidige wagenpark

Eenmalig

Voor 77,94% van de 43.293 vrachtwagens (klasse 2, 3 en 4) in het wagenpark van 2026 moeten dienst aanbieder de gegevens doornemen, de heffing bepalen en deze vastleggen in het systeem. Ervan uitgegaan wordt dat dit per wagen circa 15 minuten tijd kost en dat maximaal 25% van deze activiteiten in Nederland plaatsvinden.⁹ Dit geeft eenmalige regeldruk van € 86.467¹⁰.

Initiële beoordeling nieuw verkochte vrachtwagens

Structureel

De initiële beoordeling dient bij elke verkoop van een nieuwe vrachtwagen (binnen de doelgroep) te worden gedaan. De structurele regeldruk per jaar voor dienst aanbieder is in de onderstaande tabel opgenomen. Ervan uitgegaan wordt dat maximaal 25% van deze activiteiten in Nederland¹¹ plaatsvinden. De structurele regeldruk tussen 2026 en 2030 bedraagt in totaal circa € 52.672. De jaarlijkse regeldruk tussen 2026 en 2030 betreft gemiddeld € 10.534 per jaar.

CO ₂ -emissie-klasse 2,3 & 4	2026	2027	2028	2029	2030
Aantal vrachtwagens (internationaal)	6.155	5.134	4.112	3.090	2.064
Maximale aantal vrachtwagens dat in Nederland wordt beoordeeld (25%)	1.539	1.284	1.028	773	516
Tijdbesteding	15 minuten	15 minuten	15 minuten	15 minuten	15 minuten
Uurtarief	€ 41	€ 41	€ 41	€ 41	€ 41
Regeldruk ¹²	€ 15.772	€ 13.156	€ 10.537	€ 7.918	€ 5.289

⁹ Verwacht wordt dat EET-aanbieder hun klanten bedienen in minimaal 4 landen. We rekenen daarom 25% van de regeldruk toe aan "Nederlandse" aanbieder.

¹⁰ $(43.383 \text{ vrachtwagens} \times 77,94\% \times 25\% \times 15 \text{ minuten} \times € 41 / \text{uur}) = € 86.467$

¹¹ Verwacht wordt dat EET-aanbieder hun klanten bedienen in minimaal 4 landen. We rekenen daarom 25% van de regeldruk toe aan "Nederlandse" aanbieder.

¹² Regeldruk per jaar = Maximale aantal vrachtwagens dat in Nederland wordt beoordeeld * tijdbesteding * uurtarief.



Het ministerie van IenW overweegt om het mogelijk te maken dat dienstverleners het kentekenregister kunnen raadplegen. De eenmalige en structurele regeldruk zou in dat geval beperkter zijn.

Periodieke beoordeling

Structureel

De beoordeling voor voertuigen in emissieklasse 2 en 3 dient elke zes jaar te worden herhaald. Naar verwachting gebeurt dit slechts één keer, omdat de normen daarna strenger zijn waardoor voertuigen niet meer in deze CO₂-emissieklassen vallen maar in CO₂-emissieklasse 1. Dienstverleners dienen na zes jaar de normen aan te passen. Vervolgens zullen zij klanten moeten informeren dat deze in een andere tariefcategorie vallen. De herbeoordeling geldt voor de vrachtwagens die in 2026 in tariefklasse 2 of 3 vallen, dit zijn 42.990 vrachtwagens (zie tabel 1). Ervan uitgegaan wordt dat maximaal 25% van deze activiteiten in Nederland plaatsvinden¹³ en dat dit per wagen circa 15 minuten tijd kost. Dit geeft per dienstverlener regeldruk van circa € 22.000. De totale regeldruk voor dienstverleners betreft circa € 110.163 in 2032¹⁴.

3.2 Aanpassen facturen

3.2.1 Beschrijving wijziging

Toegevoegd wordt dat de dienstverlener in de factuur ook inzichtelijk maakt welke bedragen worden gerekend voor de afzonderlijke bestanddelen van de vrachtwagenheffing. Het is van belang dat een houder van een vrachtwagen de mogelijkheid heeft om na te gaan hoe hoog de infrastructuurheffing, de externe kostenheffing in verband met luchtverontreiniging en de externe kostenheffing in verband met CO₂-emissies afzonderlijk bedragen.

3.2.2 Regeldruk

Facturatie gaat via geautomatiseerde systemen. Deze moeten eenmalig worden aangepast om de extra gevraagde gegevens op de factuur te tonen.

Tekstkader 3. Kwantificering regeldruk: aanpassen facturen

Het factureringssysteem moet nog opgezet worden en hoeft daarom niet te worden aangepast. Verwacht wordt dat de wijziging eenvoudig wordt meegenomen bij het opzetten van het systeem en daarom niet leidt tot extra regeldruk ten opzichte van de eerder berekende regeldruk voor dienstverleners.¹⁵

¹³ Verwacht wordt dat EET-aanbieders hun klanten bedienen in minimaal 4 landen. We rekenen daarom 25% van de regeldruk toe aan "Nederlandse" aanbieders.

¹⁴ (42.990 vrachtwagens x 15 minuten x € 41 /uur) * 25% = € 110.163.

¹⁵ [Notitie administratieve lasten vrachtwagenheffing | Rapport | Vrachtwagenheffing.nl](#)



4 Conclusie

De eenmalige en structurele regeldrukeffecten voor dienstaanbieders zijn in de onderstaande tabellen samengevat.

Tabel 3. Verandering eenmalige regeldruk

Wijziging	Regeldruk dienstaanbieders
Initiële beoordeling huidige wagenpark	€ 86.467
Totaal	€ 86.467
Eenmalig per dienstaanbieder	€ 14.411

Tabel 4. Verandering structurele regeldruk per jaar

Jaar	Wijziging	Regeldruk dienstaanbieders
2026	Initiële beoordeling nieuw verkochte vrachtwagens	€ 15.772
2027	Initiële beoordeling nieuw verkochte vrachtwagens	€ 13.156
2028	Initiële beoordeling nieuw verkochte vrachtwagens	€ 10.537
2029	Initiële beoordeling nieuw verkochte vrachtwagens	€ 7.918
2030	Initiële beoordeling nieuw verkochte vrachtwagens	€ 5.289
2032	Periodieke herbeoordeling emissieklasse 2 en 3	€ 110.163
Gemiddeld per jaar (2026-2032) in totaal		€ 23.262
Gemiddeld per jaar (2026-2032) per dienstaanbieder		€ 3.877

Een aandachtspunt bij de structurele lasten is dat de periodieke herbeoordeling naar verwachting slechts één keer plaatsvindt, omdat de normen daarna strenger zijn waardoor voertuigen niet meer in deze CO2-emissieklassen vallen (bron: Revnext, 2023).