

Vergaderjaar 2024–2025

36 626

Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels

Nr. 7

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 12 februari 2025

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel I, onderdeel A, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van de onderdelen 2 en 3 tot 3 en 4 wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

2. De begripsbepaling van toegestane maximum massa komt te luiden:
toegestane maximummassa: de technisch toelaatbare maximummassa van een vrachtwagen in beladen toestand, voor zover de vrachtwagen kan worden uitgerust met een of meer aanhangwagens of opleggers vermeerderd met de technisch toelaatbare maximummassa van deze aanhangwagens of opleggers in beladen toestand;

2. Onderdeel 3 (nieuw) komt te luiden:

3. De begripsbepaling van vrachtwagen komt te luiden:
vrachtwagen: voertuig van categorie N2 of categorie N3 als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel b, onder ii, respectievelijk onder iii van Verordening (EU) 2018/858;

3. In de in onderdeel 4 (nieuw) genoemde begripsbepalingen vervallen de begripsbepaling carrosserietype BC en de begripsbepaling categorie N1, en worden in de alfabetische volgorde de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

aanhangwagen: aanhangwagen als bedoeld in artikel 3, onderdeel 17, van Verordening (EU) 2018/858;

oplegger: oplegger als bedoeld in artikel 3, onderdeel 33, van Verordening (EU) 2018/858;

transitokenteken: kenteken opgegeven voor een motorrijtuig dat naar het oordeel van de Dienst Wegverkeer technisch in goede staat is, niet in Nederland is geregistreerd en binnen of buiten Nederland wordt gebracht;

B

Artikel I, onderdeel C, komt te luiden:

Artikel 3, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden:
 - b. zich met een eendagskenteken, handelaarskenteken of transitokenteken op de weg bevinden;
2. Onderdeel c vervalt, onder verlettering van onderdeel d tot onderdeel c.
3. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c (nieuw) door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - d. emissievrij zijn en in beladen toestand een toegestane maximummassa hebben van 4.250 kilogram.

C

In artikel I, onderdeel E, komt onderdeel 1 te luiden:

1. Het tweede lid komt te luiden:
2. De houder ontvangt over een tussen hem en de dienst aanbieder overeen te komen termijn een factuur van de dienst aanbieder voor het berekende bedrag van de vrachtwagenheffing, bedoeld in artikel 6. Op deze factuur is tevens uitgesplitst wat de hoogte is van de verschillende onderdelen van de vrachtwagenheffing, bedoeld in artikel 5, eerste lid. De houder betaalt het bedrag aan de dienst aanbieder. Onverminderd artikel 20, eerste lid, van de Wet implementatie EETS-richtlijn geldt de betaling van het bedrag van de vrachtwagenheffing door de houder aan de hoofddienst aanbieder als voldoening van de betalingsverplichting van de houder aan Onze Minister.

D

In artikel I, onderdeel F, wordt het onderdeel na onderdeel 1 vernummerd van 3 naar 2.

E

In artikel I wordt na onderdeel E een onderdeel ingevoegd, luidende:

Ea

Artikel 13, eerste lid, komt te luiden:

1. Als overtreding wordt aangemerkt het niet naleven van de artikelen 4, tweede lid, aanhef, of aanhef en onder a, b of c, of 8, eerste lid.

Toelichting

Deze nota van wijziging heeft betrekking op drie onderwerpen. Ten eerste wordt voorgesteld om enkele begripsbepalingen in de Wet vrachtwagenheffing aan te passen, waarmee onder andere geregeld wordt dat de zogeheten lichte opleggers niet langer onder het toepassingsbereik van de wet vallen. Ten tweede wordt voorgesteld vrachtwagens met een zogenaamd transitokenteken vrij te stellen van de vrachtwagenheffing. Ten slotte worden nog enkele kleine wetstechnische verbeteringen voorgesteld.

De wijzigingen worden hieronder toegelicht.

Onderdeel A

Aanpassing begripsbepaling «vrachtwagen»

In de begripsomschrijving van vrachtwagen wordt verwezen naar voertuigcategorieën, zoals bedoeld in Verordening (EU) 2018/858. Voertuigen van de categorie N2 (met een technisch toelaatbare maximummassa van meer dan 3.500 kg maar niet meer dan 12.000 kg) of categorie N3 (met een technisch toelaatbare maximummassa van meer dan 12.000 kg) vallen onder de vrachtwagenheffing. De voertuigcategorie is op het kentekenbewijs vermeld.

Met de voorgestelde wijziging wordt aangesloten bij de aanpassing van de begripsbepaling van vrachtauto in de recente wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, opgenomen in het Belastingplan 2025. Ook in die wet wordt nu aangesloten bij de in de Verordening (EU) 2018/858 opgenomen definities van voertuigcategorieën.

Voertuigen met een toegestane maximummassa (tmm) van niet meer dan 3.500 kg die een aanhangwagen of oplegger trekken door middel van een trekhaak of andere koppelinrichting, vallen niet onder de voorgestelde definitie. Dit betekent dat zogeheten lichte opleggetrekkers (ook bekend als BE-trekkers) uit de voertuigcategorie N1, met carrosserietype BC, niet (meer) onder de definitie vallen. De reden hiervoor is dat na de recente wijzigingen in de fiscale wetgeving is geconstateerd dat voor de BE-trekker zowel motorrijtuigenbelasting (MRB) en aanschafbelasting (BPM) als vrachtwagenheffing moet worden betaald. Dit in tegenstelling tot de voertuigcategorieën N2 en N3, die bij de start van de vrachtwagenheffing geen, respectievelijk een verlaagd, tarief aan MRB betalen en waarvoor geen BPM is verschuldigd. Dit zou betekenen dat voor een BE-trekker als enig voertuig zowel vrachtwagenheffing als een «normaal» tarief MRB alsook BPM moet worden betaald. Dit onderscheid tussen enerzijds N2 en N3 en anderzijds de BE-trekker is ongewenst. Daarom wordt voorgesteld dat een BE-trekker niet langer onder de vrachtwagenheffing valt.

Als gevolg van de wijziging van de definitie van vrachtwagen is het niet langer nodig om motorrijtuigen met beperkte snelheid (artikel 3, eerste lid, onder c, van de wet) vrij te stellen. Dit betreft motorrijtuigen als bedoeld in artikel 37, eerste lid, onder a, onder 2°, van de Wegenverkeerswet 1994. Dergelijke motorrijtuigen vallen namelijk nooit onder voertuigcategorie N, en vallen daarmee buiten het bereik van de vrachtwagenheffing.

Aanpassing begripsbepaling »toegestane maximummassa«

Het begrip «toegestane maximummassa» wordt gebruikt als een van de parameters om het juiste tarief te kunnen bepalen. Doorslaggevend is de maximale trekkracht die de vrachtwagencombinatie aankan binnen de technische en wettelijke grenzen, waarbij rekening wordt gehouden met de constructie-eigenschappen van zowel het trekkend voertuig als de aanhangwagen of oplegger. Het gaat er dus niet om of de vrachtwagen in de praktijk een aanhangwagen of oplegger trekt en hoeveel gewicht aan lading er vervoerd wordt. Het gaat om wat de vrachtwagen theoretisch kan en mag trekken. Zo wordt voorkomen dat een chauffeur bij elke rit het gewicht van de vrachtwagen of de combinatie inclusief de lading in de boordapparatuur moet aanpassen. Dit draagt bij aan de klantvriendelijkheid en sluit aan bij de praktijk zoals chauffeurs dat in België gewend zijn.

De begripsbepaling in de huidige Wet vrachtwagenheffing gaat uit van het gewicht van de vrachtwagen (dat wil zeggen: het ledige voertuig), vermeerderd met het toegestane maximumgewicht aan lading. De nieuw voorgestelde begripsbepaling expliciteert dat het hier gaat om de door de fabrikant vastgestelde maximummassa (de technisch toelaatbare maximummassa). Voor zover de vrachtwagen volgens de registratie niet mag worden uitgerust met een of meer aanhangwagens of opleggers, is de toegestane maximummassa te vinden op het kentekenbewijs onder code F1. Voor zover de vrachtwagen volgens de registratie mag worden uitgerust met een of meer aanhangwagens of opleggers, geldt dat ook de technisch toelaatbare maximummassa van deze aanhangwagens of opleggers meetelt, dus inclusief het toegestane maximumgewicht aan lading van deze aanhangwagens of opleggers. De technisch toelaatbare maximummassa van de aanhangwagen of oplegger die de vrachtwagen mag trekken, dat wil zeggen inclusief de toegestane maximummassa aan lading, moet opgeteld worden bij de toegestane maximummassa van de vrachtwagen. Dit gegeven is te vinden op het Certificaat van Overeenstemming, het individuele goedkeuringscertificaat, het conformiteitsbewijs, of de constructieplaat van de vrachtwagen.

De aanpassing van de begripsbepaling is slechts ter verduidelijking en brengt geen inhoudelijke wijziging mee.

Toevoegen begripsbepalingen «aanhangwagen» en «oplegger»

Voor een goed begrip wordt voorgesteld begripsbepalingen van «aanhangwagen» en «oplegger» toe te voegen. Net als in de begripsbepaling voor vrachtwagen wordt verwezen naar de definities uit Verordening (EU) 2018/858. Op grond van deze verordening is een aanhangwagen een «niet-zelfaangedreven voertuig op wielen dat is ontworpen en gebouwd om door een motorvoertuig te worden getrokken, dat op zijn minst kan bewegen om een horizontale as die loodrecht staat op het middenlangsvlak en om een verticale as die evenwijdig loopt aan het middenlangsvlak van het trekkende voertuig.» Een oplegger betreft een «aanhangwagen waarbij de as(sen) zich (bij een gelijkmatig verdeelde lading) achter het zwaartepunt van het voertuig bevindt (bevinden) en dat is uitgerust met een koppelingsmechanisme waarmee horizontale en verticale krachten op het trekkende voertuig kunnen worden overgebracht».

Toevoegen begripsbepaling «transitokenteken»

Vanwege onderdeel B (vrijstelling voor specifieke voertuigen van de vrachtwagenheffing) wordt voorgesteld ook een begripsbepaling voor het transitokenteken op te nemen. Met een transitokenteken (ook wel doorvoerkenteken genoemd) kunnen niet in Nederland gekentekende voertuigen binnen of buiten Nederland worden gebracht. Het transitokenteken heeft een geldigheidsduur van twee weken, en is dus, net als een eendagskenteken of handelaarskenteken, een tijdelijk kenteken.

Onderdeel B

Voor tijdelijke kentekens geldt dat het een onevenredige last voor de houder is als hij voor kortdurend gebruik een dienstverleningsovereenkomst met een dienstaanbieder moet sluiten en over de daarbij behorende boordapparatuur moet beschikken. Om die reden wordt in onderdeel B voorgesteld de houders van transitokentekens vrij te stellen van vrachtwagenheffing, evenals in de Wet vrachtwagenheffing al is geregeld voor houders van handelaarskentekens en met het indienen van

het voorliggende wetsvoorstel al was voorgesteld voor houders van eendagskentekens.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat ook voor vrachtwagens met zogenoemde exportkentekens geen vrachtwagenheffing verschuldigd is. Exportkentekens zijn kentekens van voertuigen die worden geëxporteerd en waarvoor geldt dat om die reden de tenaamstelling in Nederland is beëindigd. Omdat er niet langer sprake is van een houder in de zin van de Wet vrachtwagenheffing, hoeft voor vrachtwagens met een exportkenteken geen vrachtwagenheffing te worden afgedragen, en is het dus niet nodig om vrachtwagens met exportkentekens wettelijk vrij te stellen.

Onderdelen C, D en E

De voorgestelde aanpassing van artikel 8, tweede lid, van de Wet vrachtwagenheffing leidt, door een aantal taalkundige tangconstructies, tot een moeilijk leesbare bepaling. In onderdeel C wordt daarom voorgesteld om deze bepaling te herformuleren. Dit betreft een puur tekstuele wijziging.

Onderdeel D betreft het wetstechnische herstel van een omissie.

Onderdeel E is een wetstechnische verduidelijking. Artikel 13 van de Wet vrachtwagenheffing bepaalt dat het niet naleven van de verplichtingen als bedoeld in artikel 4, tweede lid, onder a, b en c, of 8, eerste lid, van de wet als overtreding wordt aangemerkt. De aanhef van artikel 4, tweede lid, wordt hier niet expliciet genoemd. In de aanhef van artikel 4, tweede lid, van de wet is bepaald dat de houder van een vrachtwagen er zorg voor draagt dat de vrachtwagen tijdens het rijden over elke weg is uitgerust met boordapparatuur. Nu het niet naleven van het bepaalde in de aanhef van artikel 4, tweede lid, niet expliciet is opgenomen in artikel 13, kan in de praktijk twijfel rijzen over de vraag of het rijden zonder boordapparatuur gekwalificeerd wordt als een overtreding als bedoeld in artikel 13. Om die twijfel te voorkomen, wordt met de voorgestelde wijziging ook expliciet het niet naleven van de verplichting in de aanhef van artikel 4, tweede lid, als overtreding opgenomen. Dit was altijd al beoogd vanwege het belang van het registreren van het aantal gereden kilometers. De voorgestelde wijziging is dus slechts ter verduidelijking en brengt geen beleidswijziging mee.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener