

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

AMvB Vrachtwagenheffing

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl

1. Wat is de aanleiding?

In het regeerakkoord van het Kabinet Rutte III is opgenomen dat in navolging van omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd, waarvan de netto-opbrengsten worden gebruikt voor het verduurzamen en innoveren van de vervoerssector.¹

Met het wetsvoorstel Wet vrachtwagenheffing² geeft de regering invulling aan deze afspraak. Het wetsvoorstel wijst het belastbare feit (het rijden op een wegvak), de betalingsplichtige (de houder van de vrachtwagen) en het tarief per gereden kilometer (dat afhankelijk is van de emissie-klasse en de massa van de vrachtwagen) aan. Dat is de kern van de vrachtwagenheffing. Daarnaast worden er regels gesteld over de betaling, invordering, handhaving en gegevensbescherming.

Voor een aantal van deze onderwerpen is in het wetsvoorstel geregeld dat bij algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld. Deze onderwerpen gaan over ontheffingen, voertuigdocumenten, gegevensbescherming en het toezicht op de naleving. De reden voor deze delegatiegrondslagen is dat het stellen van regels hierover op wetsniveau niet nodig is.

2. Wie zijn betrokken?

Bij de uitwerking van de delegatiegrondslagen voor deze algemene maatregel van bestuur (hierna: Besluit vrachtwagenheffing) zijn uitvoeringsorganisaties betrokken (RDW, Rijkswaterstaat, Inspectie voor Leefomgeving en Transport, Centraal Justitieel incassobureau).

3. Wat is het probleem?

Voor het Besluit vrachtwagenheffing geldt dat nadere uitwerking door de overheid gewenst is omdat het systeem voor de vrachtwagenheffing anders moeilijk uitvoerbaar is. De uitvoeringsorganisaties kunnen de taken uit het wetsvoorstel Wet vrachtwagenheffing niet goed uitvoeren als er geen kaders beschikbaar zijn, bijvoorbeeld onder welke voorwaarden houders een ontheffing kunnen krijgen of welke persoonsgegevens uitvoeringsorganisaties mogen verwerken. Ook weten houders zonder nadere uitwerking niet welke voertuigdocumenten overlegd moeten worden bij het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst met een dienst aanbieder.

¹ 'Vertrouwen in de toekomst', Regeerakkoord 2017-2021, *Kamerstukken II* 2017/18, 34700, nr.34.

² Kamerstukken II 2021/22, 35910, nr. 2

4. Wat is het doel?

Het Besluit vrachtwagenheffing richt zich op het operationaliseren van het heffingsstelsel, namelijk door nadere regels te stellen waarmee een uitvoerbaar en werkend systeem voor vrachtwagenheffing ontstaat. Hierdoor wordt de tolheffer ook praktisch in staat gesteld om de verschuldigde bedragen voor de gereden kilometers te innen, binnen de in het beleidskader vrachtwagenheffing genoemde randvoorwaarden betrouwbaarheid, kostenefficiëntie, klantvriendelijkheid, beheersbaarheid en flexibiliteit.

Het Besluit vrachtwagenheffing is derhalve noodzakelijk om een aantal bepalingen uit het wetsvoorstel uit te werken en daarmee de heffing en invordering, het toezicht op de naleving en de handhaving uitvoerbaar te maken en rechtszekerheid te bieden voor de betrokken instanties en de burger.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Voor het operationaliseren van de vrachtwagenheffing is uitvoeringsregelgeving nodig ten behoeve van het creëren van rechtszekerheid voor zowel dienstverleners als houders, maar ook de uitvoeringsorganisaties die uitvoering gaan geven aan de vrachtwagenheffing.

6. Wat is het beste instrument?

Het wetsvoorstel Wet vrachtwagenheffing voorziet in een wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing. Een algemene maatregel van bestuur is voor het operationaliseren van de vrachtwagenheffing het meest aangewezen instrument omdat daarmee goed een balans bereikt kan worden tussen de gewenste rechtszekerheid voor partijen en de uitvoerbaarheid.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De gemaakte keuzes in het wetsvoorstel leiden tot gevolgen, zoals beschreven in hoofdstuk 6 van de Memorie van Toelichting van het wetsvoorstel, waaronder hogere kosten voor het vervoer van goederen over de weg. Met de terugsluis wordt beoogd dat het vrachtverkeer stiller, schoner, zuiniger en efficiënter wordt. Hiermee wordt onder meer bijgedragen aan het klimaatbeleid. In het Besluit vrachtwagenheffing worden de gemaakte keuzes in het wetsvoorstel nader uitgewerkt. Het Besluit vrachtwagenheffing heeft als zodanig geen zelfstandige gevolgen die los van het wetsvoorstel gezien kunnen worden.