



Aan

Minister van IenW

nota

Kamerbrief over Europees voorstel tot wijziging van de  
tolheffingsregels

**TER BESLISSING**

**Datum**

21 augustus 2025

**Onze referentie**

IenW/BSK-2025/223750

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing  
Beleid, Juridisch Kader en  
Communicatie

**Beslistermijn**

26-08-2025

**Bijlage(n)**

3

**Aanleiding**

Op 27 juni jl. heeft de Europese Commissie een voorstel tot wijziging van de Europese tolheffingsregels gepresenteerd. Hiermee kan voor een verlengde periode hoge korting op tolheffingen aan emissievrije vrachtwagens worden gegeven. Via deze nota krijgt u een Kamerbrief hierover voorgelegd.

**Geadviseerd besluit**

- Instemmen met (en na de MR tekenen van) de Kamerbrief (bijlage 1), zodat deze tijdig (28 augustus) aan de CoCo (van 2 september) en de MR (5 september) kan worden aangeleverd. In de Kamerbrief geeft u aan dat het kabinet positief is over het voorstel, maar het kabinet niet voornemens is om het voorstel te implementeren in de Wet vrachtwagenheffing.

**Kernpunten**

Het voorstel:

- Op basis van de huidige Europese tolheffingsregels (Richtlijn/1999/EG) kunnen emissievrije vrachtwagens bij wegneffingen hoge korting krijgen ten opzichte van het tarief voor reguliere dieselvrachtwagens. De maximale korting is tot 31 december 2025 100% en vanaf 1 januari 2026 75%.
- Met voorstel COM(2025)348 (bijlage 2) wordt de uiterste datum waarop 100% korting kan worden gegeven met 5,5 jaar verlengd naar 30 juni 2031. De Europese Commissie beoogt daarmee de juiste omstandigheden voor een bredere ingebruikname van emissievrije vrachtwagens te scheppen.
- In Nederland zijn de huidige Europese regels geïmplementeerd in onder meer de Wet vrachtwagenheffing (die vanaf 1 juli 2026 start) en de Wet belasting zware motorvoertuigen (het Eurovignet, dat tot 1 juli 2026 door de Belastingdienst wordt geheven).
- In beide gevallen is, conform de motie-Grinwis uit 2022, gekozen voor een korting van 75% voor emissievrije vrachtwagens. In praktijk is het verschil tussen 75% en 100% korting bij de vrachtwagenheffing ca. 2 cent per kilometer. Ter verduidelijking: met de huidige tariefstructuur van de vrachtwagenheffing (die voor ongeveer de helft uit de infrastructuurheffing en voor de helft uit externekostenheffingen bestaat) is het tarief voor een emissievrije vrachtwagen van meer dan 32 ton ca. 4 cent per kilometer en voor een reguliere dieselvrachtwagen van meer dan 32 ton in euro-emissieklasse VI ca. 19,5 cent per kilometer (prijsspeil 2025).

*NB: in bijlage 3 vindt u een toelichting op de vrachtwagenheffing.*

#### Beoordeling voorstel:

- Het voorstel is vooral relevant voor de vrachtwagenheffing, aangezien het Eurovignet per 1 juli 2026 wordt beëindigd.
- Aangezien het voorstel uitsluitend een verlenging van een bestaande facultatieve bepaling bevat en daarmee geen verplichtingen voor lidstaten kent, staat in de Kamerbrief dat het kabinet positief is over het voorstel.
- In aanloop naar 1 juli 2026 is de sector gebaat bij duidelijkheid over de tarieven van de vrachtwagenheffing. In de brief wordt daarom nu al ingegaan op de eventuele implementatie van het voorstel. In de brief is het voornemen opgenomen om geen gebruik te maken van de facultatieve bepaling.
- Hier zijn meerdere redenen voor:
  - het is gepast dat ook emissievrije vrachtwagens een (verlaagde) heffing voor het gebruik van de infrastructuur betalen;
  - de huidige tariefstructuur (met 75% korting) bevat al een grote stimulans voor de transitie naar emissieloos vervoer. Dit wordt nog eens versterkt door de zogeheten "terugsluis": de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing komen in Nederland beschikbaar voor innovatie en verduurzaming van de transportsector. Dit is uniek in Europa en draagt, net als het Commissievoorstel beoogt, in belangrijke mate bij aan de transitie naar emissieloos vervoer;
  - implementatie kent financiële gevolgen: een hogere korting voor emissievrije vrachtwagens leidt tot lagere opbrengsten van de vrachtwagenheffing (en dus ook tot een lagere terugsluis) óf tot hogere tarieven voor niet-emissievrije vrachtwagens (om de opbrengsten gelijk te houden). Beiden zijn ongewenst.

#### Het proces:

- Normaliter wordt voor Commissievoorstellen een BNC-fiche opgesteld. Met BuZa is afgesproken om daar in dit geval van af te wijken. Hiervoor is gekozen omdat het voorstel alleen een verlenging van een bestaande facultatieve bepaling bevat en daarmee geen nieuw beleid is. Wat daarnaast meespeelt is dat andere lidstaten geen weerstand tegen het voorstel lijken te hebben en de behandeling daarmee naar verwachting op korte termijn wordt afgerond.
- Hoewel dus geen BNC-fiche is opgesteld, is het wel van belang om zoals gebruikelijk de Kamer tijdig te informeren. Hierbij wordt de gebruikelijke route voor interdepartementale afstemming gevolgd (via het BNC-overleg 27 augustus, ambtelijk voorportaal CoCo 2 september en de MR 5 september).
- Uw akkoord is nodig voorafgaand aan indiening van de stukken bij de CoCo (op 28 augustus). Indien behandeling in CoCo tot aanpassingen leidt, wordt u daarover geïnformeerd voorafgaand aan de MR van 5 september.

#### **Krachtenveld**

- Naar verwachting is er breed draagvlak voor het Commissievoorstel. Het bevat immers alleen een facultatieve bepaling.
- Mogelijk ontstaat vervolgens discussie over het voornemen om de bepaling niet te implementeren. Enerzijds kan geredeneerd worden dat mogelijkheden voor verdere vergroening van het wegtransport moeten worden benut en anderzijds dat (kleine) ondernemers met dieselvrachtwagens niet geconfronteerd moeten worden met verdere tariefverhogingen.
- Relevant is dat de huidige tariefstructuur van de vrachtwagenheffing tot stand is gekomen na uitgebreid onderzoek en consultatie. Het wetsvoorstel is op 1

#### **Datum**

21 augustus 2025

#### **Onze referentie**

IenW/BSK-2025/223750

#### **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing  
Beleid, Juridisch Kader en  
Communicatie

#### **Aan**

Minister van IenW

#### **Bijlage(n)**

3

april 2025 met veel draagvlak aangenomen door de Tweede Kamer. Het is momenteel in behandeling bij de Eerste Kamer.

- Ook is relevant dat de transportsector heeft aangedrongen op stabiliteit van de tarieven. Dit zorgt voor investeringszekerheid van ondernemers. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel waarin de huidige Europese regels zijn geïmplementeerd, is opgenomen dat het uitgangspunt is dat de tarieven voor 4 jaar stabiel worden gehouden.

#### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

#### **Toelichting**

Niet van toepassing.

#### **Bijlagen**

| <b>Volgnummer</b> | <b>Naam</b>                                                            | <b>Informatie</b>                                                                       |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 01.               | Kamerbrief Europees voorstel tot wijziging van de tolheffingsregels.   | Brief waarmee de Kamer wordt geïnformeerd over het voorstel en de impact daarvan.       |
| 02.               | (ter info): Voorstel COM(2025) 348 tot wijziging van Richtlijn/1999/EG | Het voorstel van de Europese Commissie tot wijziging van de Europese tolheffingsregels. |
| 03.               | (ter info): Bijlage met toelichting over de vrachtwagenheffing         | Bijlage met toelichting over de vrachtwagenheffing                                      |

#### **Datum**

21 augustus 2025

#### **Onze referentie**

IenW/BSK-2025/223750

#### **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing  
Beleid, Juridisch Kader en  
Communicatie

#### **Aan**

Minister van IenW

#### **Bijlage(n)**

3