

31305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 533
en Waterstaat

Brief van de minister van Infrastructuur

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 januari 2026

Tijdens het tweeminutendebat duurzaam vervoer op 22 januari 2026 heeft de Staatssecretaris van IenW toegezegd dat de Kamer voor de stemmingen op 27 januari a.s. een brief ontvangt met een inhoudelijke uiteenzetting over teruggekeurde vrachtwagens die onder de vrachtwagenheffing vallen. Deze toezegging is gedaan naar aanleiding van de aangehouden motie van het lid Goudzwaard (Kamerstuk 31305, nr. 532). Met deze brief wordt invulling gegeven aan de toezegging.

Op 20 januari 2026 heeft de Kamer een brief (Kamerstuk 31305, nr. 530) ontvangen waarin is toegelicht dat de definitie van het begrip vrachtwagen in de Wet vrachtwagenheffing aansluit bij de Europese voertuigindeling. Dit betekent dat de vrachtwagenheffing, die op 1 juli 2026 van start gaat, geldt voor binnen- en buitenlandse vrachtwagens in de categorie N2 en N3. Dit zijn vrachtwagens met een *technische* maximummassa van meer dan 3.500 kg. Vrachtwagens in de categorie N2 die zijn teruggekeurd tot een *toegestane* maximummassa van maximaal 3.500 kg vallen ook onder de vrachtwagenheffing. Dit volgt expliciet uit de Wet vrachtwagenheffing. Ook in veel andere EU-landen, zoals Duitsland en Oostenrijk, geldt de vrachtwagenheffing voor alle voertuigen met een technische maximummassa van meer dan 3.500 kg.

Bij het terugkeuren van een vrachtwagen wordt de *toegestane* maximummassa administratief verlaagd tot 3.500 kg (of lager). Dat maakt het onder meer mogelijk dat een chauffeur met rijbewijs B in dit voertuig mag rijden. Bij terugkeuren blijft echter de *technische* maximummassa en de Europese voertuigcategorie ongewijzigd. Het voertuig blijft namelijk een N2-voertuig dat andere technische kenmerken heeft dan een N1-voertuig.

Op 22 januari 2026 heeft het lid Goudzwaard een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht “een regeling te treffen waarmee de 15.000 bestelauto’s die nu onbedoeld onder de vrachtwagenheffing vallen worden ontzien”. Hoewel het begrijpelijk is dat de vrachtwagenheffing een grote verandering is die gevolgen kan hebben voor de lasten van eigenaren van (teruggekeurde) vrachtwagens, wordt de motie ontraden. Het kabinet hecht eraan te benadrukken dat het betrekken van deze groep voertuigen in de vrachtwagenheffing een weloverwogen keuze is geweest. Dit wordt hieronder toegelicht.

Geharmoniseerde Europese voertuigindeling

Zoals hiervoor aangegeven is in de Wet vrachtwagenheffing opgenomen dat de heffing geldt voor voertuigen van de categorie N2 en N3. In de toelichting van de nota van wijziging bij de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing¹ is opgemerkt dat met de wijziging van de begripsbepaling voor 'vrachtwagen' in de Wet vrachtwagenheffing bewust is aangesloten bij de in de Europese regelgeving opgenomen definities van voertuigcategorieën.² De Europese regelgeving kent een geharmoniseerde voertuigindeling op basis van de technische kenmerken van voertuigen. De *technische* maximummassa, waarop de bijbehorende voertuigcategorie (N1, N2 of N3) is bepaald, is daarbij leidend. Deze indeling is vastgelegd in Europese regelgeving en vormt de basis voor toelatingseisen, technische voorschriften en voertuigclassificatie binnen de EU. Deze harmonisatie strekt er expliciet toe om binnen de interne markt te komen tot uniforme voertuigcategorieën, zodat voertuigen in alle lidstaten op gelijke wijze worden behandeld. RDW en andere Europese voertuigautoriteiten nemen de Europese voertuigbegrippen op in het kentekenregister en op het kentekenbewijs. Het hanteren van deze begrippen voor de autobelastingen en voor de vrachtwagenheffing draagt bij aan de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van deze regelingen.

Kabinetslijn tot vereenvoudiging van de autobelastingen

In de toelichting bij de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing is ook aangegeven dat de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing aansluit op de wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.³ De aanpassing van de begripsbepaling die is doorgevoerd past namelijk binnen de bredere beleidslijn van het kabinet om te komen tot een vereenvoudiging van de nationale autobelastingen.⁴ Met het Belastingplan 2025 is er nadrukkelijk voor gekozen om in de autobelastingen aan te sluiten bij de voertuigdefinities zoals die door de RDW in het kentekenregister worden gehanteerd, en

¹ Kamerstukken II 2024/25, 36 626, nr. 7.

² Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG.

³ Stb. 2024, nr. 434.

⁴ Zoals de motorrijtuigenbelasting, de belasting van personenauto's en motorrijwielen, en de bijtelling.

daarmee bij de geharmoniseerde Europese begrippen. Deze vereenvoudiging is van groot belang voor de uitvoerbaarheid, rechtszekerheid en het doenvermogen van burgers en bedrijven. Het hanteren van afwijkende, fiscaaltechnische definities heeft in het verleden geleid tot een zeer complexe regelgeving, met gedetailleerde maatvoering en uitzonderingen die slechts voor een beperkte groep voertuigen relevant waren. Tegelijkertijd legde dat een groot beslag op de uitvoering en handhaving.

De keuze om voor de vrachtwagenheffing en de motorrijtuigenbelasting eenduidig aan te sluiten bij de voertuigcategorieën N2 en N3 zorgt voor een heldere, uitlegbare en consistente afbakening binnen het autobelastingstelsel. Voor zowel de vrachtwagenheffing als voor de motorrijtuigenbelasting wordt dezelfde definitie gehanteerd voor een 'vrachtwagen'. Dit voorkomt dat er een dubbele heffing ontstaat of dat voor bepaalde groepen voertuigen helemaal geen belasting wordt betaald.

Gevolgen invoering vrachtwagenheffing

Zoals ook toegelicht in de brief van 20 januari 2026 brengt de invoering van de vrachtwagenheffing een verandering met zich mee voor alle N2- en N3-voertuigen, die vanaf 1 juli 2026 gaan betalen per gereden kilometer. De invoering van de vrachtwagenheffing gaat ook gepaard met wijzigingen in de motorrijtuigenbelasting. Voor een eigenaar van een vrachtwagen tot 12.000 kg, waaronder teruggekeurde N2-voertuigen, betekent dit dat vanaf het eerste volledige tijdvak na 1 juli 2026 niet langer motorrijtuigenbelasting is verschuldigd (er geldt een nihil tarief). In hoeverre een eigenaar van een vrachtwagen straks wordt geconfronteerd met een lastenstijging hangt af van de milieukeurmerken van het voertuig en het aantal kilometers dat gereden wordt over het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing. De vrachtwagenheffing is immers een vorm van betalen naar gebruik: voor voertuigen die veel snelwegkilometers maken, zal aanzienlijk meer vrachtwagenheffing betaald worden dan voor voertuigen waarmee weinig gereden wordt. Die laatste categorie kan, door het nihil tarief voor de motorrijtuigenbelasting, zelfs goedkoper uit zijn dan nu het geval is.

Regeling voor teruggekeurde N2-voertuigen

Een regeling zoals voorgesteld in de motie wordt ontraden. Op grond van de Wet vrachtwagenheffing is het niet mogelijk om een

regeling te treffen waarmee teruggekeurde N2-voertuigen worden vrijgesteld van vrachtwagenheffing. Het wijzigen van de wet voor de start van de vrachtwagenheffing is niet haalbaar. Het is voorts wenselijk om voertuigen die op basis van de technische voertuigkenmerken gelijk zijn, gelijk te behandelen in zowel de vrachtwagenheffing als in de motorrijtuigenbelasting. Een regeling om specifiek teruggekeurde N2-voertuigen te ontzien zou ook onredelijk zijn voor andere eigenaren van vrachtwagens. Ook voor deze eigenaren kan de invoering van de vrachtwagenheffing zorgen voor een lastenstijging. Het is onwenselijk om alle eigenaren die erop achteruitgaan te ontzien met een regeling.

Om ervoor te zorgen dat alle eigenaren van voertuigen die onder de vrachtwagenheffing vallen zich tijdig kunnen voorbereiden wordt veel aandacht besteed aan communicatie. Zo heeft de RDW alle eigenaren van N2- en N3-voertuigen, inclusief eigenaren van teruggekeurde N2-voertuigen, afgelopen najaar per brief geïnformeerd over het feit dat hun voertuigen vanaf 1 juli 2026 onder de vrachtwagenheffing vallen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman