



Beleidsregel van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 12 januari 2026, nr. IENW/BSK-2025/311350, over de nadere bepaling van de boetehoogte op grond van artikel 16, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing (Beleidsregel hoogte bestuurlijke boete Wet vrachtwagenheffing)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht en de artikelen 13, eerste lid, 15, eerste lid, en 16, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing;

BESLUIT:

Artikel 1 (begripsbepalingen)

Voor de toepassing van deze beleidsregel wordt verstaan onder:
wet: Wet vrachtwagenheffing.

Artikel 2 (nadere bepaling hoogte boetebedragen)

1. Bij het vaststellen van de op grond van artikel 15, eerste lid, van de wet op te leggen boete worden de volgende boetebedragen gehanteerd:

Grondslag	Overtreding (art. 13, eerste lid, van de wet)	Boetebedrag
Art. 4, tweede lid, aanhef en onder a, van de wet	De boordapparatuur van een vrachtwagen werkt niet naar behoren tijdens het rijden over de weg.	€ 500,00
Art. 4, tweede lid, aanhef en onder b, van de wet	De boordapparatuur van een vrachtwagen is tijdens het rijden over de weg niet ingeschakeld.	€ 500,00
Art. 4, tweede lid, aanhef en onder c, van de wet	Tijdens het rijden over de weg blijkt de boordapparatuur van een vrachtwagen niet te horen bij de vrachtwagen waarvoor een geldige dienstverleningsovereenkomst is gesloten.	€ 500,00
Art. 8, eerste lid, van de wet	De houder van een vrachtwagen die op de weg rijdt heeft geen geldige dienstverleningsovereenkomst voor deze vrachtwagen afgesloten, en de houder heeft geen vrijstelling of ontheffing als bedoeld in artikel 3, eerste of tweede lid, van de wet.	€ 800,00

2. De boetebedragen, bedoeld in het eerste lid, worden, na inwerkingtreding van artikel 2, eerste lid, van de wet, voor de duur van zes maanden gematigd met 50%.

Artikel 3 (maximum hoogte boetebedrag)

Indien met dezelfde vrachtwagen binnen een periode van vierentwintig uur meerdere overtredingen worden begaan, wordt aan de houder van deze vrachtwagen alleen een boete opgelegd voor die overtreding waarvoor het hoogste boetebedrag wordt gehanteerd.

Artikel 4 (inwerkingtreding)

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin hij wordt geplaatst.

Artikel 5 (citeertitel)

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel hoogte bestuurlijke boete Wet vrachtwagenheffing.

Deze beleidsregel zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

TOELICHTING

Algemeen deel

Aanleiding

De Wet vrachtwagenheffing (hierna: de wet) verplicht houders van een vrachtwagen om een dienstverleningsovereenkomst te sluiten voor iedere vrachtwagen die zich op de Nederlandse wegen bevindt. Daarnaast verplicht de wet ertoe dat iedere vrachtwagen die over de weg rijdt is uitgerust met boordapparatuur die aanstaat, naar behoren werkt¹ en die hoort bij de vrachtwagen waarvoor een geldige dienstverleningsovereenkomst is gesloten. Met waarnemingsapparatuur wordt toezicht gehouden. Indien de houder niet aan deze verplichtingen voldoet, dan is sprake van een overtreding. In dat geval kan handhavend worden opgetreden door het opleggen van een boete. In een afzonderlijk handhavingsplan, dat momenteel in voorbereiding is, wordt het toezicht- en handhavingsproces nader uitgewerkt. Dit handhavingsplan zal na vaststelling worden gepubliceerd op de website van vrachtwagenheffing², zodat het voor een ieder inzichtelijk is op welke wijze toezicht en handhaving worden ingericht.

De maximale boetehoogte is vastgesteld in artikel 16, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing en bedraagt een bedrag dat overeenkomt met de tweede categorie, zoals bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht. Het vastleggen van boetebedragen in deze beleidsregel draagt bij aan de rechtszekerheid en de rechtsgelijkheid. Dat neemt niet weg dat er op grond van artikel 5:46, lid 2, Algemene wet bestuursrecht (hierna Awb) ruimte moet zijn voor matiging van de boete, zodat wordt gewaarborgd dat de hoogte van de op te leggen boete evenredig is.

Uitgangspunten

Handhaving is erop gericht norm-conform gedrag te bevorderen. Op grond van richtlijn 99/62/EG voor het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen³ (de Europese tolheffingsregels) moeten sancties doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.⁴ Ook artikel 5:46, lid 2, Awb bepaalt dat de hoogte van de bestuurlijke boete niet onevenredig mag zijn in verhouding tot het doel waarvoor de boete is opgelegd. Naast deze wettelijke bepalingen is het uitgangspunt bij het bepalen van de hoogte van de bestuurlijke boete dat het begaan van een overtreding geen financieel voordeel mag opleveren. De hoogte van de boete wordt daarom zodanig vastgesteld dat deze niet lager uitvalt dan het bedrag aan vrachtwagenheffing dat bij naleving van de wet verschuldigd zou zijn geweest, zodat het opgelegd krijgen van een boete niet financieel aantrekkelijker is dan het voldoen van het correcte bedrag. Daarnaast is voor het bepalen van de boetehogtes gekeken naar de boetehogtes in de ons omringende landen (België, Duitsland en Denemarken). Op basis van deze uitgangspunten is gekomen tot de boetehogtes in deze beleidsregel.

Op grond van artikel 2, eerste lid, is de boetehoogte voor het rijden zonder geldige dienstverleningsovereenkomst hoger (800 euro) dan voor de overtredingen die zien op het gebruik van de juiste en werkende boordapparatuur (500 euro). De achtergrond hiervan is dat het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst de basis is voor het kunnen betalen van vrachtwagenheffing. Pas door het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst ontvangt de houder immers boordapparatuur, waarmee de gereden kilometers geregistreerd kunnen worden. Ook stelt de dienstaanbieder vast in welke CO₂-emissieklasse een vrachtwagen wordt ingedeeld. Dit is essentieel voor het vaststellen van het juiste tarief. Daarnaast maken dienstaanbieder en houder in deze overeenkomst afspraken over de wijze van betalen van de vrachtwagenheffing; op factuur, via betaalkaarten dan wel automatische incasso, en over de betaaltermijn. Vanwege het grote belang van die overeenkomst is deze boetehoogte hoger.

Matiging boetes aanvangsfase

Met het oog op de introductie van de vrachtwagenheffing is ervoor gekozen om in de aanvangsfase de boetes te matigen met 50% (artikel 2, tweede lid). De invoering van de vrachtwagenheffing betekent dat een nieuwe wettelijke verplichting ontstaat voor houders van een vrachtwagen. Over de vrachtwagen-

¹ De boordapparatuur geeft auditieve en visuele signalen indien de boordapparatuur niet naar behoren werkt.

² www.vrachtwagenheffing.nl

³ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PbEG 1999, L 42).

⁴ Artikel 9 bis Richtlijn 1999/62/EG.



genheffing wordt uitgebreid gecommuniceerd. Toch is het mogelijk dat sommige betrokkenen in de eerste maanden nog onvoldoende vertrouwd zijn met de nieuwe verplichtingen en de inrichting van hun bedrijfsvoering of handelwijze. Omdat deze mogelijkheid niet kan worden uitgesloten, is ervoor gekozen om in de aanvangsfase een generieke matiging toe te passen op de boetebedragen. Bij de matiging is geborgd dat de boete ook in dat geval nog steeds iets hoger is dan het mogelijke financiële voordeel dat met de overtreding kan worden behaald, zodat de sanctie tevens een enigszins bestraffende en afschrikwekkende werking heeft.

Deze benadering is conform de Europese tolheffingsregels, sluit aan bij het uitgangspunt van de menselijke maat in het bestuursrecht en houdt rekening met het vermogen van burgers en bedrijven om beleid en wet- en regelgeving niet alleen te begrijpen, maar er ook naar te kunnen handelen. Opgemerkt wordt dat om die reden ook in de communicatie-uitingen richting houders daar rekening mee wordt gehouden.

Zes maanden na start van de heffing eindigt de aanvangsfase en worden de boetes niet meer automatisch gematigd. Deze termijn van zes maanden wordt geacht voldoende te zijn om te waarborgen dat de verplichtingen uit de wet algemeen bekend zijn. Door de automatische matiging na zes maanden te beëindigen, krijgen de boetes de gewenste hoogte, zodat de boetes meer afschrikwekkend zijn. Ook wordt op deze wijze een gelijk speelveld gecreëerd door de houders die zich wel aan de regels houden niet te benadelen ten opzichte van de houders die de verplichtingen uit de wet niet nakomen.

Deze gefaseerde aanpak waarborgt dat de boeteoplegging enerzijds evenredig en uitvoerbaar is, en anderzijds effectief bijdraagt aan structurele naleving van de regelgeving (nalevingsbereidheid).

Meerdere overtredingen per 24 uur

Artikel 3 van deze beleidsregel bepaalt dat aan een houder per tijdvak van vierentwintig uur ten hoogste één bestuurlijke boete per vrachtwagen wordt opgelegd. Deze keuze is ingegeven door het uitgangspunt van proportionaliteit en de menselijke maat. Zonder deze bepaling zou het mogelijk zijn dat meerdere afzonderlijke overtredingen binnen een korte periode⁵ leiden tot een stapeling van boetes, hetgeen kan resulteren in onevenredige financiële gevolgen. Om te waarborgen dat het sanctiestelsel tegelijk effectief en afschrikwekkend blijft, is bepaald dat in een dergelijk geval steeds de boete wordt opgelegd die correspondeert met het hoogste boetebedrag.

De termijn van vierentwintig uur gaat lopen op het tijdstip van de waarneming van de voertuigpassage die leidt tot het opleggen van een boete. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat een houder met meerdere vrachtwagens voor elk van die vrachtwagens maximaal één bestuurlijke boete per tijdvak van vierentwintig uur opgelegd kan krijgen. In dat geval kan een houder dus meerdere boetes per 24 uur krijgen.

Deze systematiek bevordert de uitvoerbaarheid en de rechtszekerheid: overtreders weten dat zij binnen één etmaal niet met een opeenstapeling van boetes geconfronteerd worden voor dezelfde vrachtwagen, maar wel dat de zwaarste sanctie geldt. Daarmee wordt een evenwicht bereikt tussen enerzijds het waarborgen van naleving en anderzijds het voorkomen van disproportionele bestraffing.

Uitvoering

Op grond van artikel 2, onderdeel b, van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging RDW is de RDW gemandateerd bestuurlijke boetes op te leggen op grond van artikel 15, eerste lid, van de wet. De RDW zal met behulp van deze beleidsregel boetes opleggen aan houders die een overtreding begaan hebben. In de motivering over de hoogte van de boete kan naar deze beleidsregel worden verwezen. Dat maakt de uitvoering eenvoudiger. In het kader daarvan is de beleidsregel afgestemd met de RDW. Voor de RDW is deze beleidsregel uitvoerbaar.

De boetebedragen worden periodiek geïndexeerd.

Aangezien de artikelen van de wet waarop deze beleidsregel is gebaseerd reeds in werking zijn getreden, kan deze beleidsregel meteen in werking treden.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*

⁵ Dit moet worden onderscheiden van het geval dat één feit door één waarneming tegelijkertijd tot meerdere overtredingen leidt. Hier ziet artikel 15, derde lid, van de wet op.