Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2023–2024

36 515 Goedkeuring en uitvoering van het Protocol van 29 maart 2023 te Brussel tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Trb. 2023, 52)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 4 april 2024

De vaste commissie voor Financiën, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering op de gestelde vragen tijdig en genoegzaam zal hebben geantwoord, acht de commissie de openbare beraadslaging over dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Tielen

Adjunct-griffier van de commissie,
Kruithof

kst-36515-5
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2024

I. ALGEMEEN

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens. Deze leden hebben daartoe enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief «Goedkeuring en uitvoering van het Protocol van 29 maart 2023 te Brussel tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens.» Deze leden onderstrepen het belang van schoon vrachtverkeer. Zij hebben nog meerdere vragen.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderliggende voorstel en hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel en de bijbehorende stukken.

A. GOEDKEURING VAN HET PROTOCOL

2. De belangrijkste wijzigingen van het Verdrag

De leden van de BBB-fractie lezen dat de regering op pagina twee het volgende schrijft: «De meeste voertuigen uit het huidige wagenpark komen in CO_2-emissieklasse 1.» Deze leden vragen of de regering precieze aantallen beschikbaar heeft. Is de oploop in beprijzing voor de subgroepen proportioneel volgens de regering, gezien de ontwikkelingen qua duurzaamheid op de markt?

5. Financiële gevolgen voor de rijksbegroting

De leden van de PVV-fractie vragen de regering om nader toe te lichten hoe het kan dat de berekende derving uitkomt op 1,9%, maar dat voor Nederland de nieuwe structuur een budgettaire opbrengst kent van ongeveer twee miljoen euro. Wat zou de berekende derving van 1,9% in een absoluut bedrag zijn voor Nederland?

De leden van de VVD-fractie onderstrepen het belang van schone vrachtvoertuigen. In hoeverre is de tariefsverhoging van 1,9% voor voertuigen uit CO_2-emissieklasse 1 dekkend voor de verplichte kortingen voor voertuigen uit CO_2-emissieklasse 2–5?

De leden van de VVD-fractie lezen dat doordat de samenstelling van de vrachtwagenvloot in de verdragsluitende partijen verschillend is in de verwachting voor 2025, de tariefsaanpassing niet voor elk land budgettair neutraal uitpakt. Voor welke verdragsluitende partijen pakt het niet budgettair neutraal uit? Heeft dit impact op de gehanteerde tarieven? En op de gevolgen voor het gelijke speelveld tussen Nederlandse en buitenlandse transporteurs?

B. UITVOERING VAN HET PROTOCOL

6. Beperkte implementatie in de Wet belasting zware motorrijtuigen

De leden van de NSC-fractie lezen dat het wetsvoorstel beoogt in te gaan op 1 januari 2025 en dat Nederland voornemens is om in 2026 te starten met de vrachtwagenheffing, wat zal betekenen dat de heffing uit hoofde van het Eurovignet zal stoppen. Deze leden constateren dat de voorlig-

gende wetswijziging dus slechts voor een kort tijdsbestek van toepassing zal zijn. Kan de regering aangeven wat de meerwaarde is van deze wetswijziging in het kader van dit korte tijdsbestek?

7. De CO_2-emissieklassen

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat met de invoering van deze heffing voor zware vrachtwagens er een differentiatie wordt gemaakt in CO_2-emissieklassen. Kan de regering aangeven wat het effect van deze heffing is op de mondiale CO_2-uitstoot? Hoe verhouden deze CO_2-emissieklassen zich tot de EURO-normering van dieselmotoren zoals gebruikt in vrachtwagens?

7.3 De CO_2-emissieklasse in de praktijk

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Dienst Wegverkeer buitenlandse voertuigen niet kan voorzien in een CO_2-classificatie, aangezien hij daarvoor niet over de benodigde gegevens beschikt. Bij buitenlandse motorrijtuigen die gebruikmaken van het verlaagde tarief voor CO_2-emissieklassen 2–5 zal dus in de praktijk moeten worden vastgesteld of dat terecht is. Hoe wordt er gewaarborgd dat alle verdragsluitende partijen zich houden aan de classificatie? Op welke manier handhaaft de Dienst Wegverkeer dat buitenlandse motorrijtuigen recht hebben op het verlaagde tarief? Is de verwachting dat er buitenlandse motorrijtuigen zullen zijn die ongemerkt onterecht gebruik maken van het verlaagd tarief?

De leden van de NSC-fractie lezen op pagina 7 van de memorie van toelichting het volgende: «voor buitenlandse motorrijtuigen kan de Dienst Wegverkeer niet voorzien in een CO_2-classificatie, aangezien hij daarvoor niet over de benodigde gegevens beschikt. Bij buitenlandse motorrijtuigen die gebruikmaken van het verlaagde tarief voor CO_2-emissieklassen 2–5 zal dus in de praktijk moeten worden vastgesteld of dat terecht is». Deze leden vragen hierbij of er overwogen is om met de andere verdragspartners samen af te stemmen en de daarvoor relevante gegevens onderling te delen. Kan de regering hier nadere toelichting op geven?

10. Uitvoering en handhaving

De leden van de PVV-fractie vragen hoe deze heffing zich verhoudt in internationaal verband. En hoe wordt hierop gehandhaafd?

De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over dat de Belastingdienst in de uitvoeringstoets opmerkt dat de introductie van de CO_2-emissieklasse de handhaving van de nieuwe tarieven voor buitenlandse gekentekende motorrijtuigen complexer maakt. Ook merkt de Belastingdienst op dat de fraudebestendigheid afneemt. Kunnen de Belastingdienst en de Dienst Wegverkeer deze complexere taak uitvoeren, wetende dat er sprake is van een zorgelijk afname in personeel bij de Belastingdienst? Welke maatregelen gaat de regering nemen om de fraudebestendigheid van het Verdrag te waarborgen?

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen welke nationale beleidsruimte in de omzetting van de richtlijn Nederland wel en niet benut heeft. Is er sprake van «koppen» op nationale regelgeving? Welke verschillen zitten er tussen de Nederlandse uitwerking en die in andere landen (voor zover nu

bekend)? Hoe is het gelijke speelveld tussen Nederlandse en buitenlandse transporteurs geborgd?