



Aan

De minister van IenW

# nota

Samenloop autobelastingen en vrachtwagenheffing voor  
lichte opleggertrekkers

## TER BESLISSING

### Datum

17 december 2024

### Onze referentie

IENW/BSK-2024/355516

### Opgesteld door

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing  
Beleid, Juridisch Kader en  
Communicatie

### Beslistermijn

20-01-2025

### Bijlage(n)

Geen

## Aanleiding

Naar verwachting start medio 2026 de vrachtwagenheffing. Een van de doelen is het vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg, door de omzetting van vaste belastingen naar een variabele heffing per gereden kilometer. Lichte opleggertrekkers (ook bekend als BE-trekkers) vallen zoals het nu geregeld is onder de Wet vrachtwagenheffing. Voor de autobelastingen worden deze voertuigen aangemerkt als bestelauto. Dit betekent dat ze ook onder de motorrijtuigenbelasting (hierna: MRB) vallen. Daarnaast zal, bij de aanschaf van een nieuw voertuig, per 1 januari 2025 ook aanschafbelasting (hierna: BPM) betaald moeten worden. In deze beslisnota wordt u geadviseerd over een wijziging van de Wet vrachtwagenheffing om een ongewenste samenloop met de fiscale heffingen (hierna: dubbele heffing) te voorkomen.

## Geadviseerd besluit

Ermee instemmen dat lichte opleggertrekkers niet langer onder de Wet vrachtwagenheffing vallen.

## Kernpunten

- Lichte opleggertrekkers zijn voertuigen met een maximummassa van 3.500 kg die zijn ontworpen en gebouwd voor het trekken van opleggers. In de Europese hoofdindeling van voertuigen vallen ze onder de lichte bedrijfsauto's (N1-voertuigen). Er zijn ca. 6000 lichte opleggertrekkers in Nederland geregistreerd. In de toelichting vindt u enkele foto's van deze voertuigen.
- Als de Wet vrachtwagenheffing, de Wet MRB en de Wet BPM ongewijzigd blijven, is er voor lichte opleggertrekkers sprake van een dubbele heffing vanaf de start van de vrachtwagenheffing. Voor deze voertuigen moet dan MRB, BPM en vrachtwagenheffing worden betaald.
- Dit is ongewenst, aangezien voor andere categorieën (zware) vrachtwagens geen BPM geldt, en daarnaast bij invoering van de vrachtwagenheffing het tarief van de MRB op nihil wordt gesteld (voor vrachtwagens tot 12.000 kg), dan wel wordt verlaagd naar het Europees minimumtarief (voor voertuigen boven 12.000 kg).
- Bij het indienen van de Wet vrachtwagenheffing in 2021 was de dubbele heffing voor lichte opleggertrekkers niet beoogd. Het overleg met FIN over het op nihil zetten van de MRB (net als voor vrachtwagens tot 12.000 kg) was op dat moment nog gaande; om die reden was dit toen niet opgenomen in het wetsvoorstel. Inmiddels is een nihiltarief voor de MRB van lichte

- opleggertrekkers geen reële optie meer, aangezien de wens is om de autobelastingen te vereenvoudigen en aan te laten sluiten op de Europese hoofdingeling van voertuigen (N1 t/m N3) met zo min mogelijk uitzonderingen. Ten aanzien van de BPM geldt dat besluitvorming plaatsvond in het Belastingplan 2023 (na vaststelling van de Wet vrachtwagenheffing).
- De dubbele heffing kan alsnog voorkomen worden door de vrachtwagenheffing alleen te laten gelden voor voertuigen bedoeld of gebruikt voor goederenvervoer met een maximummassa van meer dan 3.500 kg. In de Europese hoofdingeling zijn dit zware bedrijfsauto's (N2- en N3-voertuigen). Dit besluit heeft geen gevolgen voor de Rijksbegroting (zie verder toelichting).
  - Deze keuze sluit aan op indeling die de Belastingdienst hanteert voor de autobelastingen. Ook sluit dit aan op de situatie in onder meer Duitsland, Oostenrijk en Denemarken, waar lichte opleggertrekkers ook niet onder de vrachtwagenheffing vallen. Verder sluit dit aan bij de Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET), die betaald wordt uit de terugsluis van de vrachtwagenheffing. Hiervoor komen ook alleen N2 en N3-vrachtwagens in aanmerking.
  - Op 8 oktober 2024 is een voorstel tot wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met herziene Europese tolregels ingediend bij de Tweede Kamer.<sup>1</sup> Het streven is om in januari 2025 een 'nota naar aanleiding van het verslag' met antwoorden op de vragen vanuit de Kamer aan u voor te leggen.
  - Er is ook een 'nota van wijziging' in voorbereiding, waarin, als gevolg van een aantal laatste inzichten, nog enkele aanpassingen van het wetsvoorstel worden doorgevoerd. Als u instemt met het geadviseerde besluit, wordt in de nota van wijziging ook opgenomen dat de lichte opleggertrekker niet langer onder de vrachtwagenheffing valt.

**Datum**

17 december 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/355516

**Opgesteld door**DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing  
Beleid, Juridisch Kader en  
Communicatie**Aan**

De minister van IenW

**Bijlage(n)**

Geen

**Krachtenveld**Ministerie van Financiën

FIN kan zich vinden in de voorgestelde oplossing. Een dubbele heffing wordt voorkomen, terwijl het daarnaast past in de wens van het kabinet om de autobelastingen eenvoudig te houden door aan te sluiten op de Europese hoofdingeling van voertuigen. Alternatieve oplossingen, namelijk om de vrachtwagenheffing voor lichte opleggertrekkers te behouden en juist de MRB en/of BPM af te schaffen, steunt FIN om die reden niet.

Houders van lichte opleggertrekkers

Bij ongewijzigd beleid moeten houders van lichte opleggertrekkers straks vrachtwagenheffing, MRB en BPM betalen. Deze combinatie van heffingen is op deze wijze niet beoogd en onwenselijk. Bovendien is de kans groot dat dit medio 2025 (als de communicatiecampagne over vrachtwagenheffing begint) tot onbegrip gaat leiden. Dat is onwenselijk met het oog op een soepele invoering van de vrachtwagenheffing. Hieronder volgt een indicatie van de bedragen die een houder moet betalen bij ongewijzigd beleid.

Vaste belastingen:

- **BPM.** Uitgaande van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van een lichte opleggertrekker (318 g/km) bedraagt de BPM bij de aanschaf ongeveer € 23.500 (vanaf 1 januari 2025).
- **MRB.** De verschuldigde MRB bedraagt ongeveer € 730 tot € 915 per jaar.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 36 626, nr. 2.

Variabele heffing:

- *Vrachtwagenheffing*. Uitgaande van een gemiddeld kilometrage op het heffingsnetwerk (ca. 26.000 km) en het tarief voor een EURO-6 diesel (€ 9,9 ct/km) bedraagt de vrachtwagenheffing ongeveer € 2.600 per jaar voor een lichte opleggetrekker (vanaf medio 2026).

#### Vervoerssector

De invoering van de vrachtwagenheffing kan rekenen op draagvlak. Dit rust op de beide doelen van de vrachtwagenheffing, waarbij 1) het binnen- en buitenlands vrachtverkeer gaat betalen voor het gebruik van de wegen, en 2) waarbij de netto-opbrengsten worden ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Voor lichte opleggetrekkers worden beide doelen nu niet gerealiseerd. Dit pleit ervoor ze buiten de vrachtwagenheffing te houden.

Er is ambtelijk contact geweest met TLN. Er is begrip dat een dubbele heffing onwenselijk is. TLN benoemt daarbij wel het belang dat er geen (oneerlijke) substitutie plaatsvindt van transport met (zware) vrachtwagens naar transport met lichte opleggetrekkers. TLN wijst er daarnaast op dat substitutie onwenselijke gevolgen voor verkeersveiligheid en naleving van arbeidstijden kan hebben. TLN erkent dat de per 2025 ingevoerde BPM al een drempel vormt voor het aanschaffen van een nieuwe lichte opleggetrekker.

Ons zijn geen aanwijzingen bekend voor dergelijke substitutie. De keuze van een ondernemer voor een bepaald type voertuig is ook niet alleen afhankelijk van de heffingen, maar ook van beschikbaarheid van personeel, rijopleiding, type en hoeveelheid vracht en af te leggen afstand. Wel is het van belang de ontwikkeling van het wagenpark goed te blijven monitoren na de start van de vrachtwagenheffing.

#### Uitvoeringsorganisaties

RDW (de centrale uitvoeringsorganisatie voor de vrachtwagenheffing) kan zich vinden in de voorgestelde oplossing. RDW geeft daarbij aan dat aansluiting bij de Europese hoofdindeling voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen het meest eenduidig en eenvoudig is. Het buiten de vrachtwagenheffing houden van lichte opleggetrekkers heeft daarom de voorkeur. Als hiertoe besloten wordt zal dit verwerkt moeten worden in de afspraken met de toldienstaanbieders.

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

Niet van toepassing.

#### **Toelichting**

##### Foto's lichte opleggetrekker (N1)



#### **Datum**

17 december 2024

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/355516

#### **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing  
Beleid, Juridisch Kader en  
Communicatie

#### **Aan**

De minister van IenW

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

Geen

### Huidige reikwijdte Wet vrachtwagenheffing

- Onder de Wet vrachtwagenheffing vallen alle voertuigen of samenstellen van voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen, waarvan de toegestane maximummassa meer dan 3.500 kilogram is. Dit zijn circa 160.000 vrachtwagens in de Europese categorie N2 (tussen 3.500 en 12.000 kg) en N3 (meer dan 12.000 kg) en daarnaast circa 6.000 lichte opleggetrekkers in de categorie N1.
- In de memorie van toelichting bij de huidige Wet vrachtwagenheffing is beargumenteerd dat lichte opleggetrekkers onder de vrachtwagenheffing vallen, omdat deze hoofdzakelijk zijn ontworpen en gebouwd voor het trekken van opleggers. De maximum toegestane massa van de trekker in combinatie met een oplegger is namelijk meer dan 3.500 kg, hetgeen de grens is om onder de Wet vrachtwagenheffing te vallen. In België vallen de lichte opleggetrekkers ook onder de vrachtwagenheffing. Bestelauto's met een trekhaak, waarbij het trekken van een aanhangwagen optioneel is, vallen niet onder de vrachtwagenheffing.
- FIN wijst erop dat het behouden van de opleggetrekker in de vrachtwagenheffing tot gevolg heeft dat binnen de categorie lichte bedrijfsvoertuigen (N1) alléén voor de opleggetrekker een afwijkend regime geldt. Er zijn ook andere voertuigcombinaties (zoals een bestelauto met een aanhangwagen) waarvan de maximummassa van het samenstel meer dan 3.500 kg bedraagt, terwijl deze voertuigen dan niet onder de vrachtwagenheffing vallen.

### Gevolgen Rijksbegroting

Bij de wijzigingswet die in oktober jl. aan de Tweede Kamer is aangeboden is ook een door het CPB gecertificeerde raming van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing opgesteld. Deze raming is verwerkt in de Rijksbegroting. De raming is gebaseerd op CBS-prognoses van het aantal gereden kilometers door vrachtwagens in 2026 en verder. Lichte opleggetrekkers vallen buiten de CBS-definitie van een vrachtwagen. De verwachte opbrengsten zoals opgenomen in de Rijksbegroting hoeven daarom niet aangepast te worden als gevolg van het voorliggende besluit.

#### **Datum**

17 december 2024

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/355516

#### **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing  
Beleid, Juridisch Kader en  
Communicatie

#### **Aan**

De minister van IenW

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

Geen