# 5 Aanpassing tarieven vrachtwagenheffing

Dit hoofdstuk beschrijft in de vorm van een stappenplan de toegepaste methodiek om tot de tarieven voor de vrachtwagenheffing te komen zoals beschreven in paragraaf 2.1. Dit als handreiking voor aanpassing van de tarieven bij modelactualisaties.

Dit hoofdstuk is gebaseerd op de navolgende notitie :

*12020 Voorstel vrachtwagenheffingstarieven NL-BE-DU (definitief inclusief 2025-2029.doc* (te vinden in P:\wvl\goederenvervoermodellen\projecten\Tarieven & Modelinstellingen VWH\Tarieven VWH NL-DU-BE)

Volledigheidshalve, in de basisjaren 2014 en 201 kende Nederland geen vrachtwagenheffing. De vrachtwagenheffing is daarom uitsluitend in de prognosejaren toegepast!

## 5.1 Stap 1: Vaststellen uitgangspunten vrachtwagenheffing voor prognosejaren

De vrachtwagenheffing wordt op korte termijn ingevoerd. De prognosejaren in de modellen liggen echter verder in de toekomst.

Stap 1 betreft het nagaan in de beleidsstukken e.d. voor de vrachtwagenheffing of hierin aanpassingen aan de vrachtwagenheffing voor de middellange en lange termijn in opgenomen. In het concept-wetsvoorstel vrachtwagenheffing was geen reële aanpassing van de tariefstelling voorzien, bijvoorbeeld met oog op een veranderde opbouw van vrachtwagenpark, doelstellingen voor de opbrengsten uit de heffing of voor een andere grondslag voor de heffing op termijn. Op grond hiervan is voor alle prognosejaren dezelfde heffing verondersteld, en identiek aan het voorstel hiervoor in het concept-wetsvoorstel.

Het wetsvoorstel gaf wel aan dat er in de toekomst mogelijk aanpassingen aan de tariefstelling plaatsvinden voor prijsindexatie (correctie voor algemene inflatie). Dit betrof echter geen aanpassingen in de reële tarieven en blijft daarom voor de prognosejaren buitenschouwing.

## 5.2 Stap 2: Vaststellen opbouw vrachtautopark in prognosejaren

De voorgenomen vrachtwagenheffing is afhankelijk van de Euro-emissieklasse en de maximum toegestane massa van het voertuig. Hoe zwaarder en vervuilender de vrachtwagen, des te hoger is het tarief.

Tabel 6: Tarief vrachtwagenheffing (in Eurocenten per gereden kilometer)

| Maximum toegestane massa | Euroklasse | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Euro 0 | Euro 1 | Euro 2 | Euro 3 | Euro 4 | Euro 5 | Euro 6 & schoner |
| 3,5-12 ton | 15,6 | 14,4 | 12,9 | 11,7 | 10,5 | 8,6 | 7,8 |
| 12-32 ton | 25,2 | 23,2 | 20,9 | 18,9 | 16,9 | 13,9 | 12,6 |
| >32 ton | 26,0 | 23,9 | 21,6 | 19,5 | 17,4 | 14,3 | 13,0 |

Deze indeling sluit niet aan bij de categorisering van vrachtwagens in BasGoed en LMS/NRM. De toespitsing hierop vraagt een aantal stappen, waarbij de eerste stap het vaststellen van de opbouw van het vrachtautopark in de prognosejaren is.

Voor wat betreft de Euroklasse is van belang dat het Nederlandse vrachtautopark snel 'vergroent'. Voortbouwend op een studie van TNO[1] is voor de vernieuwde modellen voor de prognosejaren de volgende verdeling van het vrachtautopark over de Euroklassen aangenomen.

- 2025: 1% betreft Euro IV, 12% = Euro V en 87% = Euro VI of schoner;
- 2030: 100% betreft Euro VI of schoner ('99% in de studie van TNO')
- 2040: Idem als 2030

Vergelijkbare aannames kunnen worden gedaan bij modelactualisaties. Denkbaar is wel dat in de tarieven een Euro 7-klasse wordt opgenomen, vrijstellingen of lagere tarieven gaan gelden voor zero-emissievoertuigen of dat de Euroklassen plaats gaan maken voor een heffing op basis van een $CO_2$-grondslag.

Voor wat betreft de maximum toegestane massa. De precieze grondslag in het concept-wetsvoorstel vrachtwagenheffing is hiervoor als volgt:
-Om te bepalen of een vrachtwagen wel of niet heffingsplichtig is wordt hiervoor de maximum toegestane massa gebruikt. Dat is de maximum toegestane massa van de trekker, niet van oplegger, aanhanger, e.d.
-De tariefdifferentiatie wordt bepaald op de maximum massa samenstel. Dat gaat over de combinatie van trekker + oplegger, vrachtwagen + aanhanger enz. Daarbij is de theoretische maximum massa leidend. Het maakt dus niet uit of een voertuig in de praktijk wel of geen aanhanger trekt.

Bij de bepaling van de tarieven voor de modellen waren er geen aanwijzingen dat de verdeling van het park over de drie gewichtsklassen in de heffing significant gaat veranderen. Dit ondanks voortgaande verschuiving van vrachtwagen en vrachtwagen + aanhanger naar trekker-oplegger + LZV. *Ter illustratie, de genoemde TNO-studie stelt dat het merendeel, 68% in 2020 en 75% in 2030 van de vrachtwagenkilometers wordt afgelegd door trekker met opleggers. TNO verwacht daarnaast dat de vrachtwagenheffing erin resulteert dat lichte en middelzware vrachtauto's ongeveer 6% afnemen in kilometers, wat overeenkomt met circa 45 MKM minder. Trekker-oplegger combinaties en LZV maken 2% meer kilometers, samen circa 45 MKM meer. Zware vrachtauto's maken derhalve nagenoeg dezelfde hoeveelheid kilometers voor en na de vrachtwagenheffing.* Er is gemakshalve aangenomen dat eventuele effecten hiervan op de gemiddelde tariefstelling zeer beperkt zijn omdat nagenoeg alle vrachtwagens in Nederland een toegestane maximum massa samenstel van meer dan 12.000 kg hebben (zie hierna) en de verschillen in tariefstelling tussen beide andere klassen in de vrachtwagenheffing zeer beperkt is (voor een Euro VI-vrachtwagen gold een tarief van 12,6 Eurocent voor 12-32 ton tegenover 13,0 Eurocent voor <32 ton.

Verschillen in geïmplementeerde tarieven in de prognosejaren
Voorgaande heeft ertoe geleid dat in de geïmplementeerde tarieven in de modellen uitsluitend de verschillende aandelen in Euroklassen tot andere tariefstelling in de prognosejaren leiden. De tarieven voor 2030 liggen als gevolg van het grotere aandeel Euro VI licht lager dan voor 2025. Als gevolg van een 100%-aandeel Euro VI zijn de tarieven in 2040 en 2050 identiek aan de tarieven voor 2030. De tarieven voor de jaren tussen 2025 en 2030 zijn gebaseerd op lineaire intrapolatie.

[1] TNO (2019), *Wagenparkontwikkeling als gevolg van vrachtwagenheffing en terugsluismaatregelen*

## 5.3 Stap 3: Koppelen maximum massa samenstel aan voertuigen rittenmodule

Voor koppeling van de tarieven aan de voertuigtypen in de vernieuwde modellen is de volgende stap om voor verschillende categorieën voertuigen in de rittenmodule de verdeling over de drie categorieën voor maximum massa samenstel te bepalen. Dit heeft voor de vernieuwde modellen plaatsgevonden op basis van analyses van het RDW-vrachtwagenbestand en de *Basisbestanden Goederenwegvervoer 2018*. Dit betreft zo goed mogelijke schattingen op basis van verschillende aannames bij gebrek aan overkoepelende bronnen hiervoor. Zie de tabel hierna:

Tabel 7: Koppelen maximum massa samenstel aan voertuigen rittenmodule

| **Voertuigtype** | **Verdeling maximum massa samenstel** | **Toelichting** |
|---|---|---|
| Vrachtwagen solo | 12-32: 50%<br>>32 ton: 50% | Uit een analyse van de laadvermogen(klasses) in de basisbestanden lijkt het plausibel om aan te nemen dat vrachtwagens met aanhanger altijd >32 ton zijn.<br><br>Voor vrachtwagen solo volgt geen beeld uit de basisbestanden en is dit indicatief geschat.<br><br>Uit de analyse van het RDW-bestand volgt dat de aandelen in het park van vrachtwagen solo & vrachtwagen met aanhanger grofweg zijn:<br>- 1 op 3 vrachtauto's betreft 12-32 ton<br>- 2 op 3 vrachtauto's betreft >32 ton<br><br>Daarnaast zijn de voertuigkm van vrachtwagen solo en vrachtwagen met aanhangwagen bekend:<br><br>Voertuigkm 2014 (x1000) heffingplichtig netwerk:<br>-Vrachtwagen solo: 5.058<br>-Vrachtwagen met aanhanger: 2.007<br>-Trekker zonder + met oplegger: 19.196<br>-Speciaal: 644<br>-LZV: 1<br>*Bron: Significance (2019), Buitenlands verkeer, ==> tabel 12 Verdeling van voertuigkilometers per voertuigtype over het heffingsnetwerk op basis van basisdata 2014*<br><br>Voertuigkm vrachtwagen solo verhoudt zich 5:2 tot vrachtwagen met aanhanger.<br><br>Uitgaande van vergelijkbare kilometrages van beide typen vrachtwagens, kan met de koppeling aan de RDW-data afgeleid worden dat de verdeling van vrachtwagen solo over beide klassen grofweg 50%/50% moet zijn:<br><br>VW solo => 12-32 ton => circa 2.500 km<br>VW solo => >32 ton => circa 2.500 km<br>VW+AA => >32 ton => circa 2.000 km |
| Vrachtwagen met aanhanger | >32 ton: 100% | |

| | | |
|---|---|---|
| Trekker-oplegger | >32 ton: 100% | Uit een analyses van de laadvermogen(klasses) in de basisbestanden lijkt het plausibel om aan te nemen dat deze vrachtwagens altijd >32 ton zijn. |
| Bestelauto | 0 | Bestelauto's vallen buiten scope heffing uitgezonderd BE-trekkers. Zie ook H1.<br><br>Cijfers hierover zijn schaars. Een studie van TNO (2017) *Nederlandse wagenparksamenstelling 2016* suggereert dat er in Nederland 2016 iets meer dan 5.000 waren op een totaal van 932.000 bestelauto's. Uit een analyse van het RDW-bestand volgt voor 2018 een aantal van 4.982 wat hiermee vergelijkbaar is.<br><br>Het betreft daarmee een marginaal deel (<1%) van het bestelwagenpark in Nederland. Op grond hiervan is geen vrachtwagenheffingtarief voor bestelauto's verondersteld. |
| Trekker solo | >32 ton: 100% | Voor de tariefstelling is de theoretische maximum massa van het samenstel leidend (emailwisseling 9 okt 2019). Dat is bijvoorbeeld de combinatie van trekker + oplegger, en vrachtwagen + aanhanger, waarbij het niet uitmaakt of een voertuig in de praktijk wel of geen aanhanger trekt. Voor een solo trekker zal daarom normaliter hetzelfde tarief gelden als voor een trekker met oplegger. |
| Speciaal voertuig | 12-32: 25%<br>>32 ton: 75% | Bepaald op basis van verdeling laadvermogenklassen in de basisbestanden. |
| Lang en zwaar vervoer (LZV) | >32 ton: 100% | Uit een analyse van de laadvermogenklassen in de basisbestanden lijkt het plausibel om aan te nemen dat deze vrachtwagens altijd >32 ton zijn. |

N.B. In deze systematiek vallen er geen vrachtwagens in de laagste gewichtsklasse van 3,5 – 12 ton. Globale analyses van heffingplichtige vrachtwagens in het RDW-bestand voor 2018 laten zien dat deze categorie marginaal voorkomt. Zie ook de tabel hieronder. Cijfers voor de opbouw verdeling van de inkomsten uit de ingevoerde vrachtwagenheffing in België suggereren een vergelijkbaar beeld. Voertuigen in deze gewichtsklasse lijken overwegend BE-trekkers te betreffen.

Tabel 8: Geschatte opbouw Nederlands vrachtwagenpark naar differentiatie vrachtwagenheffing in 2018

| | **Euro 0** | **Euro 1** | **Euro 2** | **Euro 3** | **Euro 4** | **Euro 5** | **Euro 6** | **Totaal** | **%** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3,5 – 12 ton | 8 | 4 | 45 | 319 | 251 | 1.633 | 1.027 | **3.287** | 2,6% |
| 12 – 32 ton | 2.689 | 1.069 | 2.041 | 1.216 | 783 | 4.060 | 5.585 | **17.443** | 13,7% |
| >32 ton | 507 | 481 | 2.448 | 9.096 | 3.696 | 36.256 | 53.802 | **106.286** | 83,7% |
| Totaal | 3.204 | 1.554 | 4.534 | 10.631 | 4.730 | 41.949 | 60.414 | **127.016** | 100% |
| | 2,5% | 1,2% | 3,6% | 8,4% | 3,7% | 33,0% | 47,6% | **100%** | |

Bron: RWS op basis van heffingplichtige vrachtwagens in RDW-bestand 2018

## 5.4 Stap 4: Vaststellen tarieven voor voertuigen in rittenmodule

De volgende stap betreft het vaststellen van de vrachtwagenheffingstarieven voor de verschillende voertuigtypen in de rittenmodule.

Allereerst zijn hiertoe voor de vernieuwde modellen de resultaten van stap 2 en 3 gekoppeld. Per voertuigtype was de verdeling over de gewichtsklassen bekend (resultaat stap 3). Bij een 100%-aandeel Euro VI konden op basis hiervan de gemiddelde tarieven per voertuigtype worden bepaald. Uitgangspunt hierbij was gemakshalve dat de jaarkilometrages per vrachtauto tussen de verschillende gewichtsklassen vergelijkbaar zijn.

De tarieven in het concept-wetsvoorstel zijn in prijzen 2018. BasGoed 5 werkt met prijzen 2014. Aansluitend heeft een prijspeilcorrectie van 0,9609 om van prijzen 2018 naar prijzen 2014 te komen op basis van het consumentenprijzenindexcjifer (CPI)[2].

Het resultaat is een gemiddeld tarief per voertuigtype. Ter illustratie hieronder de berekening van het tarief voor een vrachtwagen solo voor 2030.

Tabel 9: Bepaling tarief vrachtwagen solo voor 2030

| | Aandeel | Tarief VWH (in cent/ km, prijzen 2018) | Tarief VWH (in cent/ km, prijzen 2014 |
|---|---|---|---|
| >12 ton | 0% | 7,8 | 7,5 |
| 12 – 32 ton | 50% | 12,6 | 12,1 |
| >32 ton | 50% | 13,0 | 12,5 |
| Totaal / Gewogen gemiddelde | 100% | 12,8 | 12,3 |

Voor 2030 is verondersteld dat alle voertuigen Euro VI of schoner zijn. Voor 2025 geldt dat niet en betreft een beperkt deel van het park Euro IV of V (zie paragraaf 2.2.) Voor dit zichtjaar is per gewichtsklasse eerst een gewogen tarief bepaald op basis van de verdeling over de Euroklassen.

## 5.5 Stap 5: Afleiden tarieven voor gemiddelde, L2- en L3-vrachtwagen

De vijfde en laatste stap betreft het afleiden van de 'generieke' tarieven voor een vrachtwagenheffing voor gebruik in LMS/NRM en voor de andere modules in BasGoed. Deze zijn bepaald op basis van een gewogen gemiddelde van de tarieven per voertuigtype in de rittenmodule naar rato van het voertuigkilometrage. Uitgangspunt hierbij waren de voertuigkm zoals opgenomen in tabel 7 hiervoor.

Tarieven voor een gemiddelde vrachtwagen zijn in de vernieuwde modellen gebaseerd op een gewogen gemiddelde van de tarieven van alle voertuigtypen in de rittenmodule, exclusief bestelauto's.

Een L2-vrachtwagen is als volgt gedefinieerd, conform de definitie in BasGoed:
-Vrachtwagen solo
-Trekker-solo (voor 5,5%)[3]

[2] https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83131NED/table?ts=1612518509316

[3] Een trekker-solo valt onder voertuigtype L2. Beschikbare gegevens voor trekkers hebben echter betrekking op kilometrage trekker-solo plus trekker met oplegger. Het is niet duidelijk hoe het kilometrage van trekker-solo zich verhoudt tot het kilometrage van trekker met oplegger. De indruk bestaat dat trekker-solo verhoudingsgewijs een zeer beperkt aantal kilometers betreft. De verdeling van

-Trekker met oplegger (voor 5,5%)
-Speciaal voertuig

En een L3-vrachtwagen is als volgt gedefinieerd, conform de definitie in BasGoed:
-Vrachtwagen met aanhanger
-Lang en zwaar vervoer
-Trekker-solo (voor 94,5%)[X]
-Trekker met oplegger (voor 94,5%)

Overige Lange Voertuigen / Niet-heffingplichtige voertuigen in LMS/NRM
De resulterende tarieven worden in reguliere doorrekeningen toegepast op alle lange voertuigen (L2 en L3), niet zijnde bestelauto's, ook al bestaat een deel van deze lange voertuigen in werkelijkheid niet uit vrachtwagens maar uit overige, niet-heffingsplichtige voertuigen zoals vuilnisauto's, kolkenzuigers en touringcarbussen. Dit betreft 11,4% van het totaal jaarkilometrage van het vrachtverkeer (het totaal van L2+L3-vracht) en voor het hoofdwegennet betreft dit 8,0%. Zie ook het vorige hoofdstuk. Dit heeft de voorkeur boven een gewogen gemiddeld tarief te hanteren, waardoor in de verkeersstudie de uitwijk naar onderliggend wegennet in LMS/NRM niet goed wordt ingeschat. Wel dient hiervoor gecorrigeerd te worden in berekeningen voor de financiële opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Zie ook het vorige hoofdstuk.

## 5.6 Aandachtspunten bij aanpassing tarieven vrachtwagenheffing

Bij aanpassing van de tarieven voor de vrachtwagenheffing kan een vergelijkbare methodiek als hiervoor gevolgd worden. Uiteraard verdient het de voorkeur om hierbij voort te bouwen op de meest actuele verkeer- en vervoercijfers om tot gemiddelde tarieven te komen. Idem voor de op dat moment zo actueel mogelijke inzichten over de ontwikkeling vrachtautopark op lange(re) termijn, zoals trends voor de samenstelling en 'vergroening' van het vrachtautopark.

De bijbehorende excel, idem de excels voor de toegepaste tarieven voor de Belgische en Duitse vrachtwagenheffing, is te vinden in de projectmap op de P-schijf (Tarieven & Modelinstellingen VWH / 1. Handreiking…).

[X] trekker met oplegger over L2 en L3 is op grond hiervan in de berekeningen ook toegepast op trekker-solo, maar dit is vermoedelijk niet helemaal juist.

# 12 Implementatie & Aanpassing Duitse vrachtwagenheffing

Duitsland en België hebben al enige jaren terug een vrachtwagenheffing ingevoerd. In de vernieuwde modellen wordt ook rekening gehouden met deze heffingen. In beide landen is de heffing eenvoudiger van opzet dan de Nederlandse vrachtwagenheffing. Beide landen kennen bijvoorbeeld geen terugsluis vergelijkbaar als de Nederlandse terugsluis. In de strategische modellen zijn de Belgische en Duitse heffingen daarom uitsluitend verdisconteerd in heffingen per kilometer.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de Duitse vrachtwagenheffing, in het navolgende op de Belgische heffing. Eerst wordt beschreven hoe de heffingen in de modellen zijn opgenomen, vervolgens hoe ze kunnen worden aangepast bij modelaanpassingen.

## 12.1 Implementatie van de Duitse vrachtwagenheffing

In Duitsland is reeds verschillende jaren een vrachtwagenheffing ('Maut') van toepassing.

De tarieven in de basisjaren 2014 (BasGoed) en 2018 (LMS/NRM) zijn gebaseerd op de in deze jaren geldende tarieven. Voor de prognosejaren zijn de tarieven gebaseerd op de beschikbare inzichten eind 2019 / begin 2020. Vergelijkbaar met de Nederlandse vrachtwagenheffing gelden deze tarieven ook voor de prognosejaren, zij het gecorrigeerd voor vergroening van het wagenpark.

Vergelijkbaar met de Nederlandse tarieven geldt ook hier dat de tarieven voor BasGoed in prijzen 2014 zijn en de tarieven voor LMS/NRM in prijzen 2018.

Tabel 18: Tariefstelling Duitsland (tarief in Eurocent)

| Basis-/Prognosejaar | 2014 | 2018 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2040 & 2050 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BasGoed**: | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen (gemiddeld) | 15,9 | 13,2 | 17,6 | 17,5 | 17,5 | 17,5 | 17,5 | 17,4 | 17,4 |
| | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen solo | 15,5 | 9,8 | 16,5 | 16,5 | 16,5 | 16,4 | 16,4 | 16,4 | 16,4 |
| -Vrachtwagen met aanhanger | 16,0 | 13,0 | 17,9 | 17,8 | 17,8 | 17,8 | 17,7 | 17,7 | 17,7 |
| -Trekker-oplegger | 16,0 | 14,1 | 17,9 | 17,8 | 17,8 | 17,8 | 17,7 | 17,7 | 17,7 |
| -Bestelauto | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -Trekker solo | 16,0 | 14,1 | 17,9 | 17,8 | 17,8 | 17,8 | 17,7 | 17,7 | 17,7 |
| -Speciaal voertuig | 15,5 | 12,5 | 16,5 | 16,5 | 16,5 | 16,4 | 16,4 | 16,4 | 16,4 |
| -Lang en zwaar vervoer (LZV) | 16,0 | 13,8 | 17,9 | 17,8 | 17,8 | 17,8 | 17,7 | 17,7 | 17,7 |
| | | | | | | | | | |
| **LMS/NRM:** | | | | | | | | | |
| -L2 vrachtwagen | 16,2 | 11,2 | 17,4 | 17,4 | 17,4 | 17,3 | 17,3 | 17,3 | 17,3 |
| -L3 vrachtwagen | 16,7 | 14,5 | 18,6 | 18,6 | 18,5 | 18,5 | 18,5 | 18,4 | 18,4 |
| -L1 bestelwagen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -L2 bestelwagen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tarieven BasGoed in prijzen 2014; Tarieven LMS/NRM in prijzen 2018; WLO Laag = WLO Hoog

## 12.2 Het Duitse vrachtwagenheffingsnetwerk

In Duitsland is het heffingplichtige netwerk tussen 2014 en 2018 uitgebreid met de Bundesstraβen. De Duitse Maut geldt op de autosnelwegen en op de Bundesstraβen.

Dit is verwerkt in het LMS-netwerk voor 2018 en de prognosenetwerken. Het ETISplus-netwerk waar BasGoed zich ook deels op gebaseerd is hierop aangepast. Voor het waarborgen van consistentie is hiertoe het heffingplichtige deel van het netwerk uit het LMS netwerk naar het ETISplus netwerk overgezet.

Dit netwerk wordt één-op-één overgenomen in alle prognosejaren. Er waren eind 2019/begin 2020 ook geen concrete beleidsvoorstellen voor toekomstige aanpassingen aan het netwerk. Voor de toekomstjaren wordt daarom uitgegaan van het huidige netwerk.

Zie ook: Panteia (29 juni 2020), *Weegfactoren en documentatie Belgische vrachtwagenheffing en Duitse Maut* als onderdeel van *Onderzoek modelinstellingen vrachtwagenheffing - Bundeling notities deelonderzoeken* (DAT Mobility en Panteia, 3 juli 2020).

## 12.3 Aanpassing van Duitse tarieven

De Duitse vrachtwagenheffing bestaat al verschillende jaren. Daarom zijn tarieven bepaald voor de basisjaren 2014 en 2018 en voor de prognosejaren 2025 en 2030.

Vergelijkbaar met de veronderstellingen voor de Nederlandse vrachtwagenheffing is ook voor Duitsland aangenomen dat de tarieven in 2040 en 2050 identiek zijn aan de tarieven in 2030.

Ook vergelijkbaar met de Nederlandse heffing zijn de tarieven voor de jaren 2026, 2027, 2028 en 2029 bepaald op basis van lineaire intrapolatie van de tarieven voor 2025 en 2030.

### *12.3.1 Tarief basisjaar 2014*

In Duitsland was de tariefstelling van de Maut in 2014 als volgt:

Tabel 19: Tarieven Duitse Maut in 2014

| Schadstoffklasse | | EURO 6, EURO 5, EEV 1 | EURO 4 EURO 3 mit PMK 2,3,4 | EURO 3 ohne PMK, EURO 2 mit PMK 1,2,3,4 | EURO 2 ohne PMK, EURO 1, EURO 0 |
|---|---|---|---|---|---|
| Anteil Luftverschmutzung | | 0,0 | 2,8 | 4,9 | 13,3 |
| Anteil Infrastruktur-belastung | bis 3 Achsen | 14,1 | | | |
| | ab 4 Achsen | 15,5 | | | |
| **Gesamt** | bis 3 Achsen | **14,1** | **16,9** | **19,0** | **27,4** |
| | ab 4 Achsen | **15,5** | **18,3** | **20,4** | **28,8** |
| in Cent je Kilometer, 1.1.2009 bis 31.12.2014, Quelle: [21] | | | | | |

De tabel laat zien dat er een differentiatie van het tarief wordt toegepast, primair afhankelijk van Euronorm en aantal assen.

Om voor de implementatie van deze tarieven in BasGoed waar mogelijk aan te kunnen sluiten bij cijfers en kenmerken van het vrachtverkeer in Duitsland is eerst wat dieper in beschikbare cijfers over de Duitse Maut gedoken. Het Duitse

Bundesamt für Güterverkehr houdt gedetailleerde statistieken over de inkomsten van de heffing en vervoerkilometrages voor de verschillende heffingklasses: https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/mautstatistik_node.html;jsessionid=D79DC0085156A2DFD28D1C5BF69E7E28.live21301

Analyse van de beschikbare cijfers en statistieken voor 2014 liet onder meer zien:

Verdeling Maut-kilometrage in 2014 over aantal assen:
- 95% door vrachtwagens met 4 of meer assen
- 5% door vrachtwagens met 3 of minder assen

Verdeling Maut-kilometrage in 2014 over Euroklassen
- 13% door Euro VI;
- 17% door EEV ('tussen Euro V en VI');
- 59% door Euro V;
- 5% door Euro IV;
- 5% door Euro III;
- (afgerond) 0% door Euro II en I.

In de statistieken zijn ook verschillende kenmerken van het heffingplichtige verkeer naar land van herkomst opgenomen. Het heffingplichtige Nederlandse vrachtwagenverkeer in Duitsland is qua opbouw vergelijkbaar is als het totale heffingplichtige vrachtverkeer in Duitsland. Nederlandse vrachtwagens hebben gemiddeld iets meer assen, maar dit verschil is zeer beperkt.

Op basis hiervan zijn de tarieven voor BasGoed bepaald, startend met de tarieven voor de verschillende typen voertuigen in de rittenmodule.

Stap 1: Vaststelling gemiddelde Maut naar aantal assen per vrachtwagen
Uit de Duitse statistieken is op basis van de werkelijk waargenomen voertuigkilometers een gemiddelde Maut herleid, onderscheiden naar twee klassen en per klasse gewogen over de Euroklassen:
- <= 3 assen
- > 4 assen

Stap 2: Vaststelling aantal assen per vrachtwagen in rittenmodule
Voor de voertuigen in de rittenmodule van BasGoed zijn vervolgens aannames gedaan over het aantal assen per voertuigtype . Dit is uitgevoerd op basis van de gegevens in de Basisbestanden 2018.

Tabel 20: Aannames aantal assen per voertuigtype

| Voertuigtype | Aantal assen |
|---|---|
| -Vrachtwagen solo | <= 3 assen: 100% |
| -Vrachtwagen met aanhanger | > 4 assen: 100%[x] |
| -Trekker-oplegger | > 4 assen: 100% |
| -Bestelauto | |
| -Trekker solo | > 4 assen: 100% (=trekker met oplegger in grondslag Maut = vergelijkbaar met Nederland) |
| -Speciaal voertuig | <= 3 assen: 100% |
| -Lang en zwaar vervoer (LZV) | > 4 assen: 100% |

[x] Voor vrachtwagen met aanhanger is afgeweken van de Basisbestanden. Deze suggereren dat meer dan de helft van de aanhangers over 1 as beschikt. In de praktijk zijn 2 of meer assen de norm. Hier is voor gecorrigeerd en dit punt is bij het CBS gemeld. De gegevens voor de andere voertuigtypen ogen wel plausibel en zijn overgenomen.

Stap 3: Vaststelling Maut per voertuigtype in rittenmodule
In stap 3 zijn de resultaten van stap 1 en 2 gekoppeld. Het resultaat is een gemiddeld tarief per voertuigtype.

Stap 4: Vaststelling Maut voor een gemiddelde vrachtauto
Op basis van de verdeling van het aantal voertuigkm in Nederland over het heffingsnetwerk (bron: Significance (2019), Buitenlands verkeer ==> Zie ook tabel 7 in hoofdstuk 2) is vervolgens een tarief voor een gemiddelde vrachtwagen bepaald. Deze stap is identiek aan de methodiek voor de bepaling van de tarieven voor een gemiddelde vrachtauto in Nederland. Het resultaat is een tarief voor een gemiddelde vrachtauto.

Stap 5: Correctie naar gemiddeld tarief Duitse Maut
Het tarief dat uit stap 4 volgt is weliswaar gebaseerd op de geldende tarieven, maar wijkt als gevolg van de gehanteerde aannames en veronderstellingen licht af van het werkelijke gemiddelde tarief dat volgt uit de Duitse data. Dat gemiddelde tarief is als maatgevend beschouwd en lag 0,6% boven de bepaalde gemiddelde tarieven hiervoor. De tarieven per voertuigtype zijn hier vervolgens voor gecorrigeerd om bij het 'maatgevende' tarief aan te sluiten.

Stap 6: Afleiding tarieven voor L2- en L3 vrachtwagens en correctie prijspeil
Tenslotte zijn op identieke wijze als de systematiek voor Nederland de tarieven voor L2- en L3-vrachtwagens van afgeleid.

De tarieven zijn in prijspeil 2014. Voor toepassing in LMS/NRM de tarieven omgezet in prijspeil 2018.

Zie de tabellen aan begin van dit hoofdstuk voor de resulterende tarieven.

### *12.3.2 Tarief basisjaar 2018*

In Duitsland was de tariefstelling van de Maut in 2018 als volgt:

Tabel 21: Tarieven Duitse Maut in 2018

| Kategorie | | A | B | C | D | E | F |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schadstoffklasse | | EURO 6 | EURO 5, EEV 1 | EURO 4, EURO 3 mit PMK 2 | EURO 3, EURO 2 mit PMK 1 | EURO 2 | EURO 1, EURO 0 |
| Anteil Luftverschmutzung | | 0,0 | 2,1 | 3,2 | 6,3 | 7,3 | 8,3 |
| Anteil Infrastruktur-belastung | 2 Achsen | 8,1 | | | | | |
| | 3 Achsen | 11,3 | | | | | |
| | 4 Achsen | 11,7 | | | | | |
| | 5 Achsen | 13,5 | | | | | |
| **Gesamt** | 2 Achsen | **8,1** | **10,2** | **11,3** | **14,4** | **15,4** | **16,4** |
| | 3 Achsen | **11,3** | **13,4** | **14,5** | **17,6** | **18,6** | **19,6** |
| | 4 Achsen | **11,7** | **13,8** | **14,9** | **18,0** | **19,0** | **20,0** |
| | 5 Achsen | **13,5** | **15,6** | **16,7** | **19,8** | **20,8** | **21,8** |

in Cent je Kilometer, 1.10.2015 bis 31.12.2018, Quelle: Toll-Collect

In Duitsland betrof het gemiddelde tarief in 2018 13,7 cent (prijspeil 2018). Dit tarief lag lager dan voor 2014. In de jaren na 2014 zijn de tarieven neerwaarts bijgesteld, daarnaast is de ondergrens bij 7,5 ton gelegd.

Uit de cijfers volgt dat in 2018 van de Mautkilometers volgt onder meer:

Verdeling over aantal assen:
- 84% van Maut-kilometers door vrachtwagens met 5 of meer assen;
- 6% door vrachtwagens met 4 assen;
- 4% door vrachtwagens met 3 assen;
- 6% door vrachtwagens met 2 assen.

Verdeling over Euronormen:
- 69% door Euro VI;
- 6% door EEV ('tussen Euro V en VI');
- 22% door Euro V;
- 2% door Euro IV;
- 1% door Euro III;
- (afgerond) 0% door Euro II en I.

N.B. De toename van het aandeel vrachtwagens met 3 assen van 5% in 2014 naar 10% in 2018 is een direct gevolg van de verlaging van de ondergrens naar 7,5 ton.

Op identieke wijze als voor 2014 en eveneens op basis van waargenomen kilometrages over het heffingplichtige netwerk zijn vervolgens tarieven voor 2018 bepaald.

Stap 1: Vaststelling gemiddelde Maut naar aantal assen per vrachtwagen
Uit de Duitse statistieken is op basis van de werkelijk waargenomen voertuigkilometers een gemiddelde Maut herleid, onderscheiden naar vier klassen en per klasse gewogen over de Euroklassen:
- 2 assen
- 3 assen
- 4 assen
- 5 of meer assen

Stap 2: Vaststelling aantal assen per vrachtwagen in rittenmodule
Voor de voertuigen in de rittenmodule van BasGoed zijn vervolgens aannames gedaan over het aantal assen per voertuigtype. Dit is uitgevoerd op basis van de gegevens in de Basisbestanden 2018.

Tabel 22: Aannames aantal assen per voertuigtype

| | 2 assen | 3 assen | 4 assen | 5 of meer assen |
|---|---|---|---|---|
| -Vrachtwagen solo | 94% | 4% | 1% | 0% |
| -Vrachtwagen met aanhanger[x] | 0% | 0% | 93% | 7% |
| -Trekker-oplegger | 0% | 15% | 3% | 82% |
| -Bestelauto | Nvt | Nvt | Nvt | Nvt |
| -Trekker solo (=trekker met oplegger in grondslag Maut = vergelijkbaar met Nederland) | 0% | 15% | 3% | 82% |
| -Speciaal voertuig | 0% | 97% | 2% | 0% |
| -Lang en zwaar vervoer (LZV) | 0% | 0% | 39% | 61% |

[x]Voor vrachtwagen met aanhanger is afgeweken van de Basisbestanden. Deze suggereren dat meer dan de helft van de aanhangers over 1 as beschikt. In de praktijk zijn 2 of meer assen de norm. Hiervoor is gecorrigeerd. De gegevens voor de andere voertuigtypen ogen wel plausibel

Stap 3 tot en met 6
Vervolgens is dezelfde methodiek als voor basisjaar 2014 toegepast. Zie de stappen 3 tot en met 6 bij basisjaar 2020. Zie de tabellen aan begin van hoofdstuk voor de resulterende tarieven.

### *12.3.3 Tarief prognosejaar 2025*

Zie de methodiek voor het prognosejaar 2030 hierna. Enig verschil betreffen de veronderstellingen over de verdeling van het vrachtwagenkilometrage over de Euroklassen. Het vrachtautopark in Duitsland wordt geleidelijk schoner net als in Nederland.

Voor 2030 is verondersteld dat alle vrachtwagen(kilometers in de categorie Euro VI of schoner vallen.

Voor 2025 is op basis van TNO (2019) *Wagenparkontwikkeling als gevolg van vrachtwagenheffing en terugsluismaatregelen* het volgende aangenomen:
- Euro VI of schoner: 87%
- Euro V: 12%
- Euro IV: 1%

### *12.3.4 Tarief prognosejaar 2030*

In Duitsland was de tariefstelling in 2019 als volgt:

Tabel 23: Tarieven Duitse Maut in 2019

| Kategorie | | A | B | C | D | E | F |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schadstoffklasse | | EURO 6 | EURO 5, EEV 1 | EURO 4, EURO 3 mit PMK 2 | EURO 3, EURO 2 mit PMK 1 | EURO 2 | EURO 1, EURO 0 |
| Anteil Luftverschmutzung | | 1,1 | 2,2 | 3,2 | 6,4 | 7,4 | 8,5 |
| Anteil Lärmbelastungskosten | | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Anteil Infrastruktur-belastung | 7,5 bis unter 12 Tonnen | 8,0 | | | | | |
| | 12 bis 18 Tonnen | 11,5 | | | | | |
| | >18 Tonnen, bis 3 Achsen | 16,0 | | | | | |
| | >18 Tonnen, 4 oder mehr Achsen | 17,4 | | | | | |
| **Gesamt** | 7,5 bis unter 12 Tonnen | **9,3** | **10,4** | **11,4** | **14,6** | **15,6** | **16,7** |
| | 12 bis 18 Tonnen | **12,8** | **13,9** | **14,9** | **18,1** | **19,1** | **20,2** |
| | >18 Tonnen, bis 3 Achsen | **17,3** | **18,4** | **19,4** | **22,6** | **23,6** | **24,7** |
| | >18 Tonnen, 4 oder mehr Achsen | **18,7** | **19,8** | **20,8** | **24,0** | **25,0** | **26,1** |
| in Cent je Kilometer, ab 1.1.2019, Quelle: Bundestag - Drucksache 19/3930 | | | | | | | |

In vergelijking met de hiervoor opgenomen tarieven voor 2018 waren elektrische en CNG/LNG-vrachtauto's vrijgesteld van de heffing. Daarnaast waren de tarieven, in bijzonder voor Euro 5 en 6, substantieel verhoogd. Uit de gevonden documentatie over de Maut volgt dat in 2021 deze vrijstellingen opgeheven.

Andere voorgenomen tariefaanpassingen voor de komende jaren zijn niet gevonden bij de bepaling van de tarieven voor de vernieuwde modellen. Voorgaande tarieven zijn als vertrekpunt gehanteerd. Vergelijkbaar met Nederland is voor 2030 wel aangenomen dat het volledige vrachtautopark in Duitsland Euro VI betreft. Reeds in

zomer 2019 werd al 78% van de heffingplichtige kilometers door Euro VI-vrachtwagens gemaakt:

Op vrijwel identieke wijze als voor 2014 en 2018 zijn de tarieven voor 2030 bepaald.

Stap 1: Vaststelling gemiddelde Maut naar aantal assen per vrachtwagen
In vergelijking met de tarieven voor 2018 is in 2019 de Maut wat anders vormgegeven, en is naast het aantal assen en de Euronorm ook het gewicht medebepalend voor de hoogte van de Maut.

Vertrekpunt vormt de keuze voor een gemiddeld Maut-tarief, onderscheiden naar vrachtwagens met 3 of 4 assen. Dit is pragmatisch gedaan, gegeven de complexe wijze van differentiatie van de Maut en het ontbreken van Nederlandse data hierover.

Voor vrachtwagens met 3 assen is het tarief voor *>18 tonnen, bis 3 Achsen* als uitgangspunt genomen en voor vrachtwagens met 4 assen het tarief *>18 tonnen, 4 oder mehr Achsen* op basis van cijfers voor Nederland waarin het merendeel van het vrachtautopark > 18 ton is (zie tabel 7 eerder in de rapport). Een eventuele fout lijkt beperkt gegeven de correctie naar het werkelijke gemiddelde tarief verderop in de aanpak en dat in zomer 2019 het merendeel (88%, en voor Euro VI zelfs 91%) van de heffingplichtige kilometers door vrachtauto's >18 ton met 4 assen of meer werd gemaakt.

Stap 2: Vaststelling aantal assen per vrachtwagen in rittenmodule
Voor de voertuigen in de rittenmodule van BasGoed zijn vervolgens aannames gedaan over het aantal assen per voertuigtype. Dit is uitgevoerd op basis van de gegevens in de Basisbestanden 2018.

Analoog aan Basisjaar 2014 voor Duitsland zijn de volgende veronderstellingen gehanteerd:

Tabel 24: Aannames aantal assen voertuigcategorieën

| Voertuigtype: | Aantal assen: |
|---|---|
| -Vrachtwagen solo | <= 3 assen: 100% |
| -Vrachtwagen met aanhanger | > 4 assen: 100% |
| -Trekker-oplegger | > 4 assen: 100% |
| -Bestelauto | |
| -Trekker solo | > 4 assen: 100% |
| -Speciaal voertuig | <= 3 assen: 100% |
| -Lang en zwaar vervoer (LZV) | > 4 assen: 100% |

Stap 3: Vaststelling Maut per voertuigtype in rittenmodule
In stap 3 zijn de resultaten van stap 1 en 2 gekoppeld. Het resultaat is een gemiddeld tarief per voertuigtype, maar feitelijk zonder de differentiatie naar gewichtsklassen.

Stap 4: Vaststelling Maut voor een gemiddelde vrachtauto
Op basis van de verdeling van het aantal voertuigkm in Nederland over het heffingsnetwerk (bron: Significance (2019), Buitenlands verkeer ==> Zie ook tabel 5 in hoofdstuk 2) is vervolgens een tarief voor een gemiddelde vrachtwagen bepaald. Deze stap is identiek aan de methodiek voor de basisjaren.

Stap 5: Correctie naar gemiddeld tarief Duitse Maut
Het tarief dat uit stap 4 volgt is weliswaar gebaseerd op de geldende tarieven, maar wijkt als gevolg van de gehanteerde aannames en veronderstellingen licht af van het werkelijke gemiddelde tarief dat volgt uit de Duitse data. Dat gemiddelde tarief is als maatgevend beschouwd en lag 1% boven de bepaalde gemiddelde tarieven hiervoor. De tarieven per voertuigtype zijn hier vervolgens voor gecorrigeerd om bij het 'maatgevende' tarief aan te sluiten. Daarmee is ook (zo goed mogelijk) gecorrigeerd voor de differentiatie naar gewichtsklassen.

Stap 6: Afleiding tarieven voor L2- en L3 vrachtwagens en correctie prijspeil
Tenslotte zijn op identieke wijze als de systematiek voor Nederland de tarieven voor L2- en L3-vrachtwagens van afgeleid.

De tarieven zijn in prijspeil 2014. Voor toepassing in LMS/NRM de tarieven omgezet in prijspeil 2018.

Zie de tabellen aan begin van dit hoofdstuk voor de resulterende tarieven.

## 12.4 Aanpassing van het Duitse vrachtwagenheffingsnetwerk

Bij het aanpassen van het Duitse vrachtwagenheffingsnetwerk kan worden aangesloten bij de systematiek die aan het begin van dit hoofdstuk voor de vernieuwde modellen is beschreven. Aandachtspunt is het bewaren van consistentie tussen het LMS- en het ETIS-plus-netwerk.

## 12.5 Weegfactoren

In BasGoed is het niet mogelijk om de vrachtwagenheffings(- en de tol) tarieven per land te specificeren naar de voertuigtypen. Wel kan een weegfactor per voertuigtype worden toegepast op het gemiddelde tarief in dat land. Deze weegfactor geldt voor het totale netwerk, dus voor zowel Nederland plus buitenland.

Zie hoofdstuk 10 voor de wijze waarop de weegfactoren voor de vernieuwde modellen zijn afgeleid. Een herziening van deze weegfactoren is te overwegen bij herziene tarieven voor de Duitse vrachtwagenheffing. Zie ook hoofdstuk 10 voor de systematiek en aandachtspunten hierbij.

# 13 Implementatie & Aanpassing Belgische vrachtwagenheffing

Op vergelijkbare wijze als de Duitse vrachtwagenheffing beschrijft dit hoofdstuk de implementatie en aanpassing van de Belgische vrachtwagenheffing.

## 13.1 Implementatie Belgische vrachtwagenheffing

In België is de vrachtwagenheffing ('tol voor vrachtwagens') op 1 april 2016 in werking gesteld. In België zijn de tarieven regionaal gedifferentieerd en daarom uitgesplitst voor Vlaanderen & Autosnelweg Brussel, Wallonië en Overig Brussel.

De tarieven in het basisjaar 2018 (LMS/NRM) is gebaseerd op de in deze jaren geldende tarieven. Voor de prognosejaren zijn de tarieven gebaseerd op de beschikbare inzichten eind 2019 / begin 2020. Vergelijkbaar met de Nederlandse vrachtwagenheffing gelden deze tarieven ook voor de prognosejaren, zij het gecorrigeerd voor vergroening van het wagenpark.

Vergelijkbaar met de Nederlandse tarieven geldt ook hier dat de tarieven voor BasGoed in prijzen 2014 zijn en de tarieven voor LMS/NRM in prijzen 2018.

Tabel 25: Tariefstelling België-Vlaanderen & Autosnelweg Brussel (tarief in Eurocent)

| Basis-/Prognosejaar | 2014 | 2018 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2040 & 2050 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BasGoed**: | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen (gemiddeld) | N.v.t | 13,1 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | 12,7 | 12,7 | 12,7 | 12,7 |
| | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen solo | N.v.t | 12,9 | 12,7 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,5 | 12,5 |
| -Vrachtwagen met aanhanger | N.v.t | 13,1 | 12,9 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | 12,7 | 12,7 | 12,7 |
| -Trekker-oplegger | N.v.t | 13,1 | 12,9 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | 12,7 | 12,7 | 12,7 |
| -Bestelauto | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -Trekker solo | N.v.t | 13,1 | 12,9 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | 12,7 | 12,7 | 12,7 |
| -Speciaal voertuig | N.v.t | 13,0 | 12,8 | 12,7 | 12,7 | 12,7 | 12,7 | 12,6 | 12,6 |
| -Lang en zwaar vervoer (LZV) | N.v.t | 13,1 | 12,9 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | 12,7 | 12,7 | 12,7 |
| | | | | | | | | | |
| **LMS/NRM:** | | | | | | | | | |
| -L2 vrachtwagen | N.v.t | 13,5 | 13,2 | 13,2 | 13,2 | 13,1 | 13,1 | 13,1 | 13,1 |
| -L3 vrachtwagen | N.v.t | 13,7 | 13,4 | 13,4 | 13,3 | 13,3 | 13,3 | 13,2 | 13,2 |
| -L1 bestelwagen | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -L2 bestelwagen | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tarieven BasGoed in prijzen 2014; Tarieven LMS/NRM in prijzen 2018; WLO Laag = WLO Hoog

Tabel 26: Tariefstelling België-Wallonië (tarief in Eurocent)

| Basis-/Prognosejaar | 2014 | 2018 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2040 & 2050 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BasGoed**: | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen (gemiddeld) | N.v.t | 12,9 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 |
| | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen solo | N.v.t | 12,7 | 12,5 | 12,5 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 12,4 |
| -Vrachtwagen met aanhanger | N.v.t | 12,9 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 |
| -Trekker-oplegger | N.v.t | 12,9 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 |
| -Bestelauto | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -Trekker solo | N.v.t | 12,9 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 |
| -Speciaal voertuig | N.v.t | 12,8 | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| -Lang en zwaar vervoer (LZV) | N.v.t | 12,9 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 |
| | | | | | | | | | |
| **LMS/NRM:** | | | | | | | | | |
| -L2 vrachtwagen | N.v.t | 13,3 | 13,0 | 13,0 | 13,0 | 13,0 | 13,0 | 13,0 | 13,0 |
| -L3 vrachtwagen | N.v.t | 13,4 | 13,2 | 13,2 | 13,1 | 13,1 | 13,1 | 13,1 | 13,1 |
| -L1 bestelwagen | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -L2 bestelwagen | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tarieven BasGoed in prijzen 2014; Tarieven LMS/NRM in prijzen 2018; WLO Laag = WLO Hoog. N.B. De tarieven in Wallonië zijn btw-plichtig (21%). Zowel Belgische als buitenlandse vervoerders kunnen de btw terugvorderen. Op grond hiervan is de btw in Wallonië in de tarieven buiten beschouwing gelaten.

Tabel 27: Tariefstelling Overig Brussel (tarief in Eurocent)

| Basis-/Prognosejaar | 2014 | 2018 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2040 & 2050 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BasGoed**: | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen (gemiddeld) | N.v.t | 20,5 | 20,1 | 20,1 | 20,0 | 20,0 | 19,9 | 19,8 | 19,8 |
| | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen solo | N.v.t | 19,4 | 19,0 | 18,9 | 18,9 | 18,8 | 18,8 | 18,7 | 18,7 |
| -Vrachtwagen met aanhanger | N.v.t | 20,8 | 20,4 | 20,3 | 20,3 | 20,2 | 20,2 | 20,1 | 20,1 |
| -Trekker-oplegger | N.v.t | 20,8 | 20,4 | 20,3 | 20,3 | 20,2 | 20,2 | 20,1 | 20,1 |
| -Bestelauto | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -Trekker solo | N.v.t | 20,8 | 20,4 | 20,3 | 20,3 | 20,2 | 20,2 | 20,1 | 20,1 |
| -Speciaal voertuig | N.v.t | 20,1 | 19,7 | 19,6 | 19,6 | 19,5 | 19,5 | 19,4 | 19,4 |
| -Lang en zwaar vervoer (LZV) | N.v.t | 20,8 | 20,4 | 20,3 | 20,3 | 20,2 | 20,2 | 20,1 | 20,1 |
| | | | | | | | | | |
| **LMS/NRM:** | | | | | | | | | |
| -L2 vrachtwagen | N.v.t | 20,5 | 20,1 | 20,0 | 19,9 | 19,9 | 19,8 | 19,8 | 19,8 |
| -L3 vrachtwagen | N.v.t | 21,7 | 21,2 | 21,2 | 21,1 | 21,1 | 21,0 | 20,9 | 20,9 |
| -L1 bestelwagen | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -L2 bestelwagen | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tarieven BasGoed in prijzen 2014; Tarieven LMS/NRM in prijzen 2018; WLO Laag = WLO Hoog

## 13.2 Het Belgische vrachtwagenheffingsnetwerk

De Belgische vrachtwagenheffing geldt op de autosnelwegen en op een beperkt aantal onderliggende wegen.

Dit heffingsnetwerk is, vergelijkbaar als het Duitse netwerk, verwerkt in het LMS-netwerk voor 2018 en de prognosenetwerken in het project *Basisprognoses 2021 NRM/LMS met basisjaar 2018*. Het ETISplus-netwerk waar BasGoed zich ook deels op gebaseerd is hierop aangepast. Voor het waarborgen van consistentie is hiertoe het heffingplichtige deel van het netwerk uit het LMS netwerk naar het ETISplus netwerk overgezet.

Dit netwerk wordt één-op-één overgenomen in alle prognosejaren. Er waren eind 2019/begin 2020 ook geen concrete beleidsvoorstellen voor toekomstige aanpassingen aan het netwerk. Voor de toekomstjaren wordt daarom uitgegaan van het huidige netwerk.

Zie ook: Panteia (29 juni 2020), *Weegfactoren en documentatie Belgische vrachtwagenheffing en Duitse Maut* als onderdeel van *Onderzoek modelinstellingen vrachtwagenheffing - Bundeling notities deelonderzoeken* (DAT Mobility en Panteia, 3 juli 2020).

## 13.3 Aanpassing van Belgische tarieven

De Belgische vrachtwagenheffing (‘tol’) is op 1 april 2016 in werking gesteld. Daarom zijn tarieven bepaald voor het basisjaar 2018 en voor de prognosejaren 2025 en 2030.

Vergelijkbaar met de veronderstellingen voor de Nederlandse en Duitse vrachtwagenheffing is ook voor België aangenomen dat de tarieven in 2040 en 2050 identiek zijn aan de tarieven in 2030.

Ook vergelijkbaar met de Nederlandse en Duitse heffing zijn de tarieven voor de jaren 2026, 2027, 2028 en 2029 bepaald op basis van lineaire intrapolatie van de tarieven voor 2025 en 2030.

### *13.3.1 Tarief basisjaar 2018*

De Belgische tol voor vrachtwagens is in opzet identiek aan de Nederlandse vrachtwagenheffing. De differentiatie is hetzelfde en ook in België is het theoretische maximum massa van het samenstel leidend. Daarnaast zijn ook BE-trekkers heffingplichtig (maar net als voor de Nederlandse situatie worden ook hier deze voertuigen buiten beschouwing gelaten).

De methodiek voor bepaling van de te hanteren tarieven sluit daarmee waar mogelijk aan bij de methodiek voor Nederland, tenzij anders vermeld. Met oog op de regionale differentiatie van tarieven in België zijn de tarieven hierna ook regionaal uitgesplitst.

In 2018 golden in België de volgende tarieven.

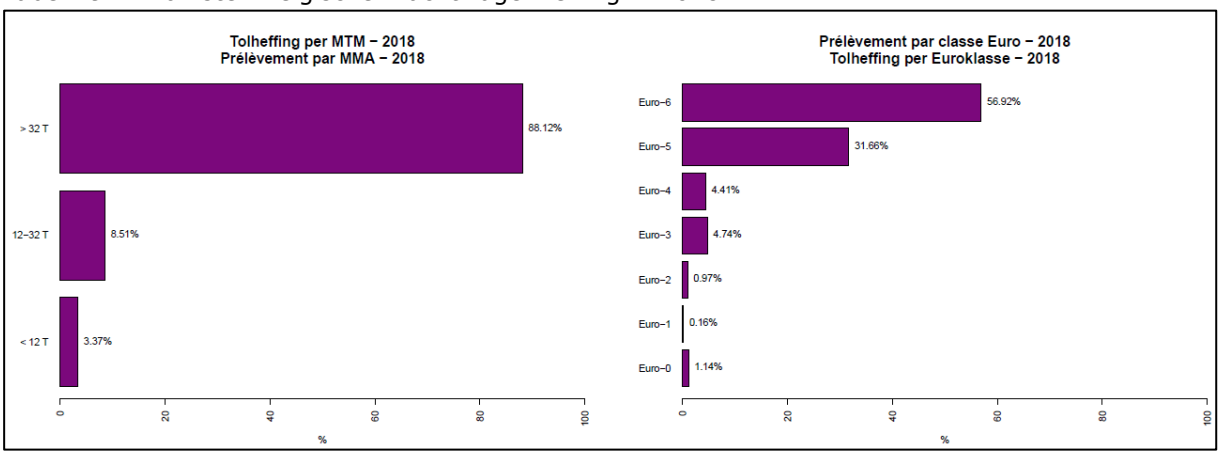
Tabel 28: Tarieven Belgische vrachtwagenheffing in 2019

| | Wallonia (ex VAT) | | | Flanders, Brussels highway | | | Brussels | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 3.5-12 ton | 12-32 ton | > 32 ton | 3.5-12 ton | 12-32 ton | > 32 ton | 3.5-12 ton | 12-32 ton | > 32 ton |
| | | | | | | | | | |
| Euro 0 | 0.149 | 0.199 | 0.203 | 0.149 | 0.199 | 0.204 | 0.191 | 0.268 | 0.297 |
| Euro 1 | 0.149 | 0.199 | 0.203 | 0.149 | 0.199 | 0.204 | 0.191 | 0.268 | 0.297 |
| Euro 2 | 0.149 | 0.199 | 0.203 | 0.149 | 0.199 | 0.204 | 0.191 | 0.268 | 0.297 |
| Euro 3 | 0.129 | 0.179 | 0.183 | 0.128 | 0.179 | 0.183 | 0.166 | 0.242 | 0.272 |
| Euro 4 | 0.098 | 0.148 | 0.152 | 0.097 | 0.148 | 0.152 | 0.134 | 0.211 | 0.24 |
| Euro 5 | 0.077 | 0.127 | 0.131 | 0.085 | 0.136 | 0.140 | 0.121 | 0.197 | 0.227 |
| Euro 6 | 0.077 | 0.127 | 0.131 | 0.075 | 0.126 | 0.13 | 0.101 | 0.177 | 0.207 |

N.B. De tarieven in Wallonië zijn btw-plichtig (21%). Zowel Belgische als buitenlandse vervoerders kunnen de btw terugvorderen. Dit lijkt ook volop te gebeuren. Voor bijvoorbeeld de leden van EVO Fenedex is een tool ontwikkeld waarmee ondernemers de btw uit het buitenland kunnen terugvorderen. Op grond hiervan is de btw in Wallonië hierna buiten beschouwing gelaten. Dit is ook conform systematiek met hoe in de strategische verkeer- en vervoermodellen met btw voor vracht wordt omgegaan.

Om voor de implementatie van deze tarieven in BasGoed waar mogelijk aan te kunnen sluiten bij cijfers en kenmerken van het vrachtverkeer in België is eerst wat dieper in beschikbare cijfers over de Belgische heffing gedoken. Op de site van ViaPass (https://www.viapass.be/statistieken/) zijn de volgende data over de inkomsten in 2018 te vinden, voor Wallonië, Vlaanderen en Brussel tezamen:

Tabel 29: Inkomsten Belgische vrachtwagenheffing in 2018




Ter illustratie, hieruit kan grofweg de navolgende opbouw van de inkomsten over het park worden geschat, voor zowel Wallonië, Vlaanderen als Brussel:

Tabel 30: Geschatte opbouw van inkomsten Belgische vrachtwagenheffing

| | **3,5-12 ton** | **12-32 ton** | **>32 ton** | **Totaal** |
|---|---|---|---|---|
| **Euro 0** | 0,04% | 0,10% | 1,00% | **1,14%** |
| **Euro 1** | 0,01% | 0,01% | 0,14% | **0,16%** |
| **Euro 2** | 0,03% | 0,08% | 0,85% | **0,97%** |
| **Euro 3** | 0,16% | 0,40% | 4,18% | **4,74%** |
| **Euro 4** | 0,15% | 0,38% | 3,89% | **4,41%** |
| **Euro 5** | 1,07% | 2,69% | 27,90% | **31,66%** |
| **Euro 6** | 1,92% | 4,84% | 50,16% | **56,92%** |
| **Totaal** | **3,37%** | **8,51%** | **88,12%** | **100,00%** |

Op vergelijkbare wijze als voor Nederland zijn eerst de tarieven bepaald voor de verschillende typen voertuigen in de rittenmodule.

Stap 1: Vaststellen gemiddelde vrachtwagenheffing naar maximum massa
De eerste stap betreft het bepalen van een gemiddeld tarief per klasse maximum massa samenstel, gewogen over de Euronormen) op basis van de verdeling van de inkomsten over het park. Het resultaat is een gemiddeld tarief per voertuigtype.

Tabel 31: Vaststellen van een gemiddeld tarief per klasse maximum massa

| | 3,5-12 ton | 12-32 ton | <32 ton |
|---|---|---|---|
| Wallonie | 8,2 | 13,2 | 13,6 |
| Vlaanderen & ASW Brussel | 8,3 | 13,4 | 13,8 |
| Overig Brussel | 11,4 | 19,0 | 22,0 |

Cijfers in prijzen 2018

Stap 2: Voertuigtypen naar verdeling maximum massa samenstel
Vervolgens zijn aannames gedaan over de verdeling van de voertuigtypen in maximum massa samenstel. Deze aannames zijn identiek aan Nederland.

Tabel 32: Aannames over de verdeling van de voertuigtypen over de tariefdifferentiatie in maximum massa samenstel

| Voertuigtype | Verdeling maximum massa samenstel |
|---|---|
| Vrachtwagen solo | 12-32: 50%<br>>32 ton: 50% |
| Vrachtwagen met aanhanger | >32 ton: 100% |
| Trekker-oplegger | >32 ton: 100% |
| Bestelauto | |
| Trekker solo | >32 ton: 100% |
| Speciaal voertuig | 12-32: 5%<br>>32 ton: 75% |
| Lang en zwaar vervoer (LZV) | >32 ton: 100% |

Stap 3: Vaststelling Belgische vrachtwagenheffing voor een gemiddelde vrachtauto
Op basis van de verdeling van het aantal voertuigkm in Nederland over het heffingsnetwerk (bron: Significance (2019), Buitenlands verkeer ==> Zie ook tabel 7 in hoofdstuk 2) is vervolgens een tarief voor een gemiddelde vrachtwagen bepaald.

Deze stap is identiek aan de methodiek voor de bepaling van de tarieven voor een gemiddelde vrachtauto in Nederland. Het resultaat is een tarief voor een gemiddelde vrachtauto.

Stap 4: Correctie naar gemiddeld tarief Belgische vrachtwagenheffing
Het tarief dat uit stap 3 volgt is weliswaar gebaseerd op de geldende tarieven, maar wijkt als gevolg van de gehanteerde aannames en veronderstellingen licht af van het werkelijke gemiddelde tarief dat volgt uit de Belgische Duitse data. Dat gemiddelde tarief is als maatgevend beschouwd en lag 1,3 à 1,4% onder de bepaalde gemiddelde tarieven hiervoor. De tarieven per voertuigtype zijn hier vervolgens voor gecorrigeerd om bij het 'maatgevende' tarief aan te sluiten.

Stap 5: Afleiding tarieven voor L2- en L3 vrachtwagens en correctie prijspeil
Tenslotte zijn op identieke wijze als de systematiek voor Nederland de tarieven voor L2- en L3-vrachtwagens van afgeleid.

De tarieven zijn in prijspeil 2014. Voor toepassing in LMS/NRM de tarieven omgezet in prijspeil 2018.

Zie de tabellen aan begin van dit hoofdstuk voor de resulterende tarieven.

### *13.3.2 Tarief prognosejaar 2025*

Zie de methodiek voor 2030 hierna. Enig verschil betreffen de veronderstellingen over de verdeling van het vrachtwagenkilometrage over de Euroklassen. Het park wordt geleidelijk schoner.

Voor 2030 is verondersteld dat alle vrachtwagens in de categorie Euro VI of schoner vallen.

Voor 2025 is op basis van TNO (2019) *Wagenparkontwikkeling als gevolg van vrachtwagenheffing en terugsluismaatregelen* het volgende aangenomen:

- Euro VI of schoner: 87%
- Euro V: 12%
- Euro IV: 1%

### *13.3.3 Tarief prognosejaar 2030*

In België was de tariefstelling per juli 2019 als volgt:

Tabel 33: Tarieven Belgische vrachtwagenheffing in 2019

| | WALLONIË (EX BTW) | | | VLAANDEREN, BRUSSEL AUTOSNELWEG | | | BRUSSEL BINNENSTEDELIJK GEBIED* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| [€ / km] | 3,5 < 12 TON | 12-32 TON | > 32 TON | 3,5 < 12 TON | 12-32 TON | > 32 TON | 3,5 < 12 TON | 12-32 TON | > 32 TON |
| Euro 0 | 0,153 | 0,205 | 0,209 | 0,154 | 0,207 | 0,211 | 0,199 | 0,278 | 0,308 |
| Euro 1 | 0,153 | 0,205 | 0,209 | 0,154 | 0,207 | 0,211 | 0,199 | 0,278 | 0,308 |
| Euro 2 | 0,153 | 0,205 | 0,209 | 0,154 | 0,207 | 0,211 | 0,199 | 0,278 | 0,308 |
| Euro 3 | 0,132 | 0,184 | 0,188 | 0,133 | 0,186 | 0,190 | 0,172 | 0,251 | 0,282 |
| Euro 4 | 0,099 | 0,152 | 0,156 | 0,100 | 0,153 | 0,157 | 0,139 | 0,219 | 0,249 |
| Euro 5 | 0,077 | 0,130 | 0,134 | 0,089 | 0,142 | 0,146 | 0,126 | 0,205 | 0,235 |
| Euro 6 | 0,077 | 0,130 | 0,134 | 0,078 | 0,131 | 0,135 | 0,105 | 0,184 | 0,214 |

(*) Binnenstedelijk gebied: alle lokale en regionale wegen die geen autosnelweg zijn. Viapass ed.1/7/2019

Andere voorgenomen tariefaanpassingen voor de komende jaren zijn niet gevonden bij de bepaling van de tarieven voor de vernieuwde modellen. Voorgaande tarieven

zijn als vertrekpunt gehanteerd. Vergelijkbaar met Nederland is voor 2030 wel aangenomen dat het volledige vrachtautopark in België Euro VI betreft.

De uitgevoerde stappen zijn vervolgens identiek aan de stappen voor het basisjaar 2018 hiervoor.

Zie de tabellen aan begin van notitie voor de resulterende tarieven.

### 13.4 Aanpassing van Belgisch heffingsnetwerk

Bij het aanpassen van het Duitse vrachtwagenheffingsnetwerk kan worden aangesloten bij de systematiek die aan het begin van dit hoofdstuk voor de vernieuwde modellen is beschreven. Aandachtspunt is het bewaren van consistentie tussen het LMS- en het ETIS-plus-netwerk.

### 13.5 Weegfactoren

In BasGoed is het niet mogelijk om de vrachtwagenheffings(- en de tol) tarieven per land te specificeren naar de voertuigtypen. Wel kan een weegfactor per voertuigtype worden toegepast op het gemiddelde tarief in dat land. Deze weegfactor geldt voor het totale netwerk, dus voor zowel Nederland plus buitenland.

Zie hoofdstuk 10 voor de wijze waarop de weegfactoren voor de vernieuwde modellen zijn afgeleid. Een herziening van deze weegfactoren is te overwegen bij herziene tarieven voor de Duitse vrachtwagenheffing. Zie ook hoofdstuk 10 voor de systematiek en aandachtspunten hierbij.

# Bijlage 1: Tariefstelling vrachtwagenheffing voor alle zichtjaren

**Tariefstelling Nederland (tarief in Eurocent/kilometer)**

| Basis-/Prognosejaar | 2014 | 2018 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2040 & 2050 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BasGoed**: | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen (gemiddeld) | N.v.t | N.v.t | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen solo | N.v.t | N.v.t | 12,5 | 12,5 | 12,4 | 12,4 | 12,3 | 12,3 | 12,3 |
| -Vrachtwagen met aanhanger | N.v.t | N.v.t | 12,7 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| -Trekker-oplegger | N.v.t | N.v.t | 12,7 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| -Bestelauto | N.v.t | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -Trekker solo | N.v.t | N.v.t | 12,7 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| -Speciaal voertuig | N.v.t | N.v.t | 12,6 | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,4 | 12,4 | 12,4 |
| -Lang en zwaar vervoer (LZV) | N.v.t | N.v.t | 12,7 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| | | | | | | | | | |
| **LMS/NRM:** | | | | | | | | | |
| -Vrachtwagen (gemiddeld) | N.v.t | N.v.t | 13,2 | 13,1 | 13,1 | 13,0 | 13,0 | 13,0 | 13,0 |
| | | | | | | | | | |
| -L2 vrachtwagen | N.v.t | N.v.t | 13,0 | 13,0 | 13,0 | 12,9 | 12,9 | 12,8 | 12,8 |
| -L3 vrachtwagen | N.v.t | N.v.t | 13,2 | 13,2 | 13,1 | 13,1 | 13,0 | 13,0 | 13,0 |
| | | | | | | | | | |
| -L1 bestelwagen | N.v.t | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| -L2 bestelwagen | N.v.t | N.v.t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tarieven BasGoed in prijzen 2014; Tarieven LMS/NRM in prijzen 2018; WLO Laag = WLO Hoog

# Bijlage 2: Vrachtwagenheffing bij actualisatie basis- en prognosejaar

Deze bijlage beschrijft nader welke aanpassingen voor de vrachtwagenheffing in de strategische verkeer- en vervoermodellen moeten worden doorgevoerd bij herziening van het basisjaar of het prognosejaar.

In deze bijlage worden niet alleen de aanpassingen voor de Nederlandse maar ook voor de Duitse en de Belgische vrachtwagenheffing op een rij gezet.

Startpunt vormen de aanpassingen bij herziening van het basisjaar in BasGoed.

N.B. Uitgangspunt hierna zijn steeds de structurele ('alle verkeer- en vervoerseffecten van de vrachtwagenheffing). Noties over de omgang met een eventuele ingroei van de effecten van de vrachtwagenheffing in basis- of prognosejaar zijn opgenomen in hoofdstuk 3 hiervoor.

**1A. Actualisatie basisjaar in BasGoed**
De actualisatie van het basisjaar in BasGoed vraagt feitelijk steeds om twee typen aanpassingen:

- In BasGoed dienen alle kosten, tarieven, prijzen enz naar het prijspeil van het nieuwe basisjaar worden gebracht.
- Alle invoer- en modelgegevens dienen zoveel mogelijk op basis van data voor het nieuwe basisjaar gebaseerd te zijn.

Voor de vrachtwagenheffing betekent dit:

Tarieven vrachtwagenheffing in Nederland:
In het vernieuwde BasGoed is er in het basisjaar geen vrachtwagenheffing in Nederland. Als hier in het nieuwe basisjaar wel sprake van is dient deze te worden 'ingebouwd' in het basisjaar. Dit kan op basis van de beschreven bronnen en systematiek in hoofdstuk 5 en 6 hiervoor. Zo niet, hoeven er ook geen aanpassingen te worden doorgevoerd.

Voor de prognosejaren dienen de VWH-tarieven te worden gecorrigeerd naar prijspeil van het nieuwe basisjaar. Volledigheidshalve, let er hierbij op dat BasGoed voortbouwt op de VWH-tarieven in LMS (met een specifiek prijspeil) en dat niet onbedoeld een dubbele prijspeilcorrectie wordt doorgevoerd.

Tarieven vrachtwagenheffing ('Maut') in Duitsland:
Duitsland kent al vele jaren een vrachtwagenheffing ('Maut') en deze is ook in het basisjaar van het vernieuwde BasGoed opgenomen.

Bij actualisatie van het basisjaar dient dit tarief op basis van gegevens voor het nieuwe basisjaar (en in prijzen van dat basisjaar) afgeleid te worden. Dit kan op basis van de beschreven bronnen en systematiek in hoofdstuk 12 hiervoor.

Voor de prognosejaren dienen de tarieven te gecorrigeerd naar prijspeil van het nieuwe basisjaar.

Tarieven vrachtwagenheffing in België
Idem als Duitsland.

Bij actualisatie van het basisjaar dient dit tarief op basis van gegevens voor het nieuwe basisjaar (en in prijzen van dat basisjaar) afgeleid te worden. Dit kan op basis van de beschreven bronnen en systematiek in hoofdstuk 13 hiervoor.

Voor de prognosejaren dienen de VWH-tarieven te gecorrigeerd naar prijspeil van het nieuwe basisjaar.

Weegfactoren
Deze moeten voor het basisjaar worden aangepast conform de systematiek in hoofdstuk 10. Voorstel (maar nader te besluiten bij de actualisatie) is om indien mogelijk deze te baseren op de tariefsverhoudingen in de Nederlandse vrachtwagenheffing, mits de vrachtwagenheffing in Nederland ingevoerd is het basisjaar. Zo niet, dient in overleg te worden besloten of hert wenselijk is om uit te gaan van de Belgische of de Duitse tariefverhoudingen danwel een combinatie of gemiddelde hiervan.

Voor de prognosejaren hoeven bij actualisatie van het basisjaar geen aanpassingen in de weegfactoren te worden doorgevoerd.

VWH Nederland: Aanpassing MRB en Eurovignet als gevolg van vrachtwagenheffing
In het vernieuwde BasGoed is er in het basisjaar geen vrachtwagenheffing in Nederland. Als hier in het nieuwe basisjaar wel sprake van is dienen de kosteneffecten van aanpassing MRB en Eurovignet te worden 'ingebouwd' in basisjaar (en in de prijzen van het basisjaar). Hiervoor kan worden voortgebouwd op de beschreven systematiek en bronnen in hoofdstuk 7. Zo niet, hoeven er ook geen aanpassingen te worden doorgevoerd.

Voor de prognosejaren dienen de kosteneffecten te worden gecorrigeerd naar prijspeil van het nieuwe basisjaar.

VWH Nederland: Verbetering logistieke efficiëntie als gevolg van vrachtwagenheffing
In het vernieuwde BasGoed is er in het basisjaar geen vrachtwagenheffing in Nederland. Als hier in het nieuwe basisjaar wel sprake van is dient de verbetering van de logistieke efficiëntie te worden 'ingebouwd' in basisjaar (en in de prijzen van het basisjaar). Hiervoor kan worden voortgebouwd op de beschreven systematiek en bronnen in hoofdstuk 8. Zo niet, hoeven er ook geen aanpassingen te worden doorgevoerd.

Potentieel aandachtspunt hierbij is de relatie van de verbetering van de logistieke efficiëntie van de vrachtwagenheffing met eventuele aanpassingen aan de autonome efficiëntie-veronderstellingen in BasGoed. De totale set aan efficiëntie-veronderstellingen dient consistent en plausibel te zijn.

Voor de prognosejaren hoeven bij actualisatie van het basisjaar geen aanpassingen in de logistieke efficiëntie-parameters te worden doorgevoerd.

**1B. Actualisatie basisjaar in LMS**
Hiervoor gelden dezelfde aanpassingen als in BasGoed, met die kanttekening dat voor LMS uitsluitend een herziening van de tarieven in Nederland, België en Duitsland vereist is (mits van toepassing natuurlijk). De andere elementen hiervoor zijn niet van toepassing voor LMS.

**2A. Actualisatie prognosejaar in BasGoed**

De actualisatie van het prognosejaar in BasGoed vraagt feitelijk steeds om twee typen aanpassingen:

- Alle invoer- en modelgegevens dienen zoveel mogelijk op basis van data voor het nieuwe prognosejaar gebaseerd te zijn.
- In BasGoed dienen vervolgens alle resulterende kosten, tarieven, prijzen enz naar het prijspeil van het toegepaste basisjaar worden 'teruggebracht'.

Voor de vrachtwagenheffing betekent dit:

Tarieven vrachtwagenheffing in Nederland:
Voor de prognosejaren dient te worden nagegaan of de tarieven in de prognosejaren nog steeds op de meest actuele inzichten voor de vormgeving van de vrachtwagenheffing voortbouwen (bijvoorbeeld of er sprake is van een andere tariefstelling of gewijzigd heffingsnetwerk). Dit kan op basis van de beschreven bronnen en systematiek in hoofdstuk 5 en 6 hiervoor.

Let er vervolgens op dat de resulterende tarieven worden gecorrigeerd naar het prijspeil van het basisjaar.

Tarieven vrachtwagenheffing ('Maut') in Duitsland:
Idem als Nederland. Dit kan op basis van de beschreven bronnen en systematiek in hoofdstuk 12 hiervoor.

Tarieven vrachtwagenheffing in België
Idem als Nederland en Duitsland. Dit kan op basis van de beschreven bronnen en systematiek in hoofdstuk 13 hiervoor.

Weegfactoren
Deze moeten voor het prognosejaar worden aangepast conform de systematiek in hoofdstuk 10. Voorstel (maar nader te besluiten bij de actualisatie) is om indien mogelijk deze voor de prognosejaren te baseren op de tariefsverhoudingen in de Nederlandse vrachtwagenheffing. De scope van BasGoed is om zo goed mogelijk uitspraken te doen voor het goederenvervoer in Nederland. De resulterende effecten in België en Duitsland zijn relevant, maar ondergeschikt aan de effecten van de Nederlandse vrachtwagenheffing en mogen derhalve met meer onzekerheid omgeven zijn.

VWH Nederland: Aanpassing MRB en Eurovignet als gevolg van vrachtwagenheffing
Voor de prognosejaren dient te worden nagegaan of de inzichten voor aanpassing aan de MRB en Eurovignet nog steeds op de meest actuele inzichten voor de vormgeving van de vrachtwagenheffing voortbouwen. Zo ja, hoeven hierin geen aanpassingen te worden doorgevoerd. Zo niet, kan worden voortgebouwd op de beschreven systematiek en bronnen in hoofdstuk 7.

VWH Nederland: Verbetering logistieke efficiëntie als gevolg van vrachtwagenheffing
Voor de prognosejaren dient te worden nagegaan of de verwachte verbetering van de logistieke efficiëntie ook past bij de meest actuele inzichten voor de vormgeving van de vrachtwagenheffing. Zeker bij een andere reële tariefstelling kan dit wenselijk zijn. Een eventuele aanpassing van de toegepaste logistieke efficiëntie kan een significante inspanning vragen. Zie paragraaf 8.4.

Potentieel aandachtspunt hierbij is de relatie van de verbetering van de logistieke efficiëntie van de vrachtwagenheffing met eventuele aanpassingen aan de autonome

efficiëntie-veronderstellingen in BasGoed. De totale set aan efficiëntie-veronderstellingen dient consistent en plausibel te zijn. Zie ook de terugsluis hierna.

VWH Nederland: Terugsluis vrachtwagenheffing
Voor de prognosejaren dient te worden nagegaan of het mogelijk is om terugsluis in de modelinstellingen en –parameters van BasGoed op te nemen. Hoofdstuk 9 geeft hiervoor een aantal handvatten.

Afhankelijk van de precieze invulling van de terugsluis, dient ook hier oog te zijn voor het op zorgvuldige en plausibele wijze combineren van eventuele effecten van de terugsluis op efficiëntie in relatie tot de autonome ontwikkeling van efficiëntie en de logistieke efficientiewinst van de vrachtwagenheffing zelf. Zie hiervoor.

**Actualisatie prognosejaar in LMS**
Hiervoor gelden dezelfde aanpassingen als in BasGoed, met die kanttekening dat voor LMS uitsluitend een herziening van de tarieven in Nederland, België en Duitsland vereist is (mits van toepassing natuurlijk). De andere elementen hiervoor zijn niet van toepassing voor LMS.