

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben dat het wenselijk is om, mede gelet op 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 vrachtwagens (PbEG 1999, L 187) en Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91) een vrachtwagenheffing in te voeren met het oog op een gelijk speelveld voor buitenlandse en Nederlandse vrachtwagens, in verband daarmee de belasting zware motorrijtuigen af te schaffen, de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens te verlagen en gelden te bestemmen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goed vinden en verstaan bij deze:

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 (begripsbepalingen)

Voor de toepassing van deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

boordapparatuur: alle aan boord van een vrachtwagen geïnstalleerde of meegenomen hardware- en softwarecomponenten die worden gebruikt als onderdeel van de toldienst, teneinde gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en van op afstand te ontvangen of te verzenden, als een afzonderlijk toestel of geïntegreerd in de vrachtwagen;

dienstaanbieder: hoofddienstaanbieder of EETS-aanbieder;

dienstverleningsovereenkomst: overeenkomst als bedoeld in artikel 11, eerste lid;

EETS-aanbieder: EETS-aanbieder als bedoeld in artikel 2, zesde lid, van Richtlijn (EU) 2019/520 die toldiensten verleent aan klanten in een of meer EETS-gebieden als bedoeld in artikel 2, achtste lid, van Richtlijn (EU) 2019/520 voor een of meer vrachtwagencategorieën;

EETS-gebied: EETS-gebied als bedoeld in artikel 2, achtste lid, van Richtlijn (EU) 2019/520;

EETS-gebiedsverklaring: EETS-gebiedsverklaring als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van Richtlijn 2019/520;

euro-emissieklasse: emissieklasse EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV of EURO V als bedoeld in bijlage 0 bij 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

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

zware vrachtvoertuigen (PbEG 1999, L 187), of emissieklasse EURO VI als bedoeld in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188);

fysieke leefomgeving: fysieke leefomgeving als bedoeld in artikel 1.2, tweede lid, van de Omgevingswet;

hoofddienstaanbieder: dienaar aanbieder als bedoeld in artikel 14;

houder: degene:

- a. op wiens naam een vrachtwagen is gesteld in het kentekenregister;
- b. die een vrachtwagen waarvoor geen kenteken is opgegeven, feitelijk ter beschikking heeft;
- c. op wiens naam een vrachtwagen is gesteld in een buitenlands register betreffende aldaar geregistreerde motorrijtuigen, de registratie betreffende motorrijtuigen gebezigd ten behoeve van de strijdkrachten, bijgehouden door Onze Minister van Defensie, alsmede enig andere registratie betreffende motorrijtuigen, waarvan hij gerechtigd is deze in Nederland te voeren.

kentekenregister: register als bedoeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet 1994;

meerjarenprogramma terugsluis: programma als bedoeld in artikel 15, eerste lid;

Onze Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Richtlijn (EU) 2019/520: Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91);

toegestane maximum massa: de massa van de vrachtwagen of samenstel van voertuigen vermeerderd met de voor de vrachtwagen of samenstel van voertuigen toegestane maximum massa aan lading;

toezichthouder: degene die is aangewezen op grond van artikel 16, eerste lid;

vrachtwagen: motorrijtuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder c, van de Wegenverkeerswet 1994 of een samenstel van voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen, waarvan de toegestane maximum massa meer dan 3.500 kilogram is;

vrachtwagenheffing: heffing als bedoeld in artikel 2, eerste lid;

weg: weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994;

wegvak: afgebakende weg of deel van een weg.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

HOOFDSTUK 2. VRACHTWAGENHEFFING

Artikel 2 (belastbaar feit vrachtwagenheffing)

1. Onder de naam vrachtwagenheffing is een tarief per kilometer verschuldigd voor het rijden met een vrachtwagen op een wegvak, bedoeld in bijlage 1.
2. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen de aanduiding van de in bijlage 1 opgenomen wegvakken en de categorisering daarvan worden gewijzigd.
3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over het markeren van het begin en einde van een wegvak.

Artikel 3 (houder van een vrachtwagen is heffingsplichtige)

De vrachtwagenheffing wordt geheven van de houder.

Artikel 4 (vrijstelling)

1. De houder is vrijgesteld van de vrachtwagenheffing voor vrachtwagens:
 - a. die worden gebruikt voor defensie, politie, brandweer en op hun naam staan;
 - b. die niet-gekentekend zijn voor zover die vrachtwagens zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor de aanleg en het onderhoud van wegen;
 - c. vrachtwagens met een handelaarskenteken;
 - d. die worden gebruikt als vuilniswagens, kolkenzuigers en straatvegers;
 - e. waarvoor een schorsing geldt als bedoeld in hoofdstuk IV, paragraaf 6, van de Wegenverkeerswet 1994.
2. Op verzoek van de houder kan Onze Minister vrijstelling van de vrachtwagenheffing verlenen voor:
 - a. vrachtwagens die ten minste 40 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen voor zover die niet bedrijfsmatig worden gebruikt;
 - b. vrachtwagens met een betonpomp zonder mixer.
3. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen voorwaarden en beperkingen worden gesteld aan de vrijstelling, bedoeld in het eerste en tweede lid, van de vrachtwagenheffing.
4. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld voor de bij het verzoek, bedoeld in het tweede lid, te overleggen gegevens.

HOOFDSTUK 3. TARIEVEN

Artikel 5 (heffing op basis van het aantal gereden kilometers)

De vrachtwagenheffing wordt vastgesteld op grond van het aantal geregistreerde door de vrachtwagen afgelegde kilometers op de wegvakken, bedoeld in bijlage 1.

Artikel 6 (registratie km's met boordapparatuur)

1. De registratie van de gereden kilometers, die nodig is voor de berekening van de vrachtwagenheffing, vindt plaats met behulp van boordapparatuur.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

2. Tenzij de houder is vrijgesteld van de vrachtwagenheffing, is de houder verplicht om voorafgaand aan het gebruik van elke weg ervoor zorg te dragen dat de vrachtwagen is uitgerust met werkende boordapparatuur die aan hem ter beschikking gesteld is en dat die is ingeschakeld.
3. De houder van de vrachtwagen meldt de volgende constatering onmiddellijk aan de dienaarbieder:
 - a. de boordapparatuur hoort niet bij de juiste vrachtwagen;
 - b. de boordapparatuur werkt niet meer correct;
 - c. de door de houder gestelde garantie is ontoereikend geworden.
4. De dienaarbieder geeft, waar nodig, instructies volgens bij algemene maatregel van bestuur gestelde regels aan de houder van de vrachtwagen.

Artikel 7 (tarieven)

1. Het tarief voor de vrachtwagenheffing bedraagt per gereden kilometer in euro op een weg als aangewezen in bijlage 1:

Toegestane maximum massa [kg]	euro-emissieklasse						
	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	EURO VI en schoner
meer dan 3.500 tot en met 12.000	0,156	0,144	0,129	0,117	0,105	0,086	0,078
meer dan 12.000 tot en met 32.000	0,252	0,232	0,209	0,189	0,169	0,139	0,126
meer dan 32.000	0,260	0,239	0,216	0,195	0,174	0,143	0,130

2. Het bedrag van de heffing wordt berekend als volgt:

$$\text{Heffing} = \text{Tk} \times \text{A}$$

Waarin:

Tk = tarief per gereden kilometer in euro;

A = aantal geregistreerde kilometers, bedoeld in artikel 5.

3. Het tarief, bedoeld in het eerste lid, wordt ten opzichte van prijspeil 2018 jaarlijks geïndexeerd volgens de Index Bruto Overheidsinvesteringen, zoals toegepast door Onze Minister van Financiën in de Voorjaarsnota.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

HOOFDSTUK 4. GEGEVENSBESCHERMING

Artikel 8 (bescherming persoonsgegevens, gebruikt door Onze Minister)

1. Onze Minister is verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van de bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen persoonsgegevens die gebruikt worden voor:
 - a. de heffing en invordering van de vrachtwagenheffing;
 - b. het toezicht op de naleving en de handhaving;
 - c. het opleggen en invorderen van een bestuurlijke boete als bedoeld in artikel 17, eerste lid;
 - d. het informeren van houders van wie geen overeenkomst is geregistreerd.
2. De verwerking van de persoonsgegevens als bedoeld in het eerste lid, onder a, b, c en d door Onze Minister vindt uitsluitend plaats ten behoeve van:
 - a. de heffing en invordering van de vrachtwagenheffing;
 - b. het toezicht op de naleving en de handhaving van het bepaalde bij of krachtens deze wet;
 - c. het opleggen en invorderen van een bestuurlijke boete als bedoeld in artikel 17, eerste lid;
 - d. het informeren van houders van wie geen overeenkomst is geregistreerd.
3. Onze Minister bewaart de persoonsgegevens:
 - a. bedoeld in artikel 8, tweede lid, onder a, gedurende een termijn van vijf jaar na betaling van de heffing;
 - b. bedoeld in artikel 8, tweede lid, onder b, totdat, voor zover van toepassing, een onherroepelijke bestuurlijke boete is betaald, of
 - c. bedoeld in artikel 8, tweede lid, onder c, gedurende een termijn, bedoeld in artikel 5:45 van de Algemene wet bestuursrecht, waarbinnen een bestuurlijke boete kan worden opgelegd;
 - d. bedoeld in artikel 8, tweede lid, onder d, gedurende een termijn van maximaal vier weken voor het informeren van de houder van wie geen overeenkomst is geregistreerd.
4. Als de bestuurlijke boete op grond van artikel 19 wordt kwijtgescholden, worden de persoonsgegevens in afwijking van het derde lid onmiddellijk verwijderd.
5. De geregistreeerde verplaatsingsgegevens worden door Onze Minister niet langer bewaard dan gedurende een termijn van twaalf weken voor het verifiëren van het elektronisch databestand, bedoeld in artikel 13, eerste lid.
6. De verplaatsingsgegevens, bedoeld in het vijfde lid, kunnen in afwijking van dat lid in geanonimiseerde vorm door Onze Minister worden verwerkt ten behoeve van verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer.
7. Dit artikel laat overige wettelijk voorgeschreven bewaartermijnen onverlet.

Artikel 9 (bescherming persoonsgegevens, gebruikt door de dienstverlener)

1. Een dienstverlener is de verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens die hij ten behoeve van het doorgeven van het elektronisch databestand, bedoeld in artikel 13, eerste lid, en de verlening van diensten als bedoeld in artikel 11, vijfde lid, verwerkt.
2. De verwerking van persoonsgegevens voor de vrachtwagenheffing door een dienstverlener vindt uitsluitend plaats ten behoeve van:
 - a. het doorgeven van het elektronisch databestand, bedoeld in artikel 13, eerste lid;
 - b. de diensten, bedoeld in artikel 11, vijfde lid;
 - c. het doorgeven van de opschorting, bedoeld in artikel 12, tweede lid.
3. De geregistreeerde verplaatsingsgegevens worden niet langer bewaard dan gedurende een termijn van een jaar ten behoeve van de verificatie, bedoeld in artikel 8, vijfde lid.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

4. De dienstverlener bewaart de persoonsgegevens niet langer dan nodig is voor het verrichten van de diensten, bedoeld in het tweede lid, onder a en b.
5. Het is de dienstverlener verboden de door hem verwerkte persoonsgegevens voor de vrachtwagenheffing te verstrekken aan een derde, tenzij de betrokken persoon daarvoor toestemming heeft gegeven.
6. Dit artikel laat overige wettelijk voorgeschreven bewaartermijnen onverlet.

HOOFDSTUK 5. HEFFING EN INVORDERING

Artikel 10 (Onze Minister is tolheffer)

1. De vrachtwagenheffing wordt geheven door Onze Minister.
2. De verplichting tot betaling van het bedrag van de vrachtwagenheffing wordt dagelijks door Onze Minister bij beschikking vastgesteld. De beschikking vermeldt in ieder geval het over een periode van een dag verschuldigde bedrag, het gehanteerde tarief per kilometer en het aantal op die dag geregistreerde kilometers per dag over een wegvak als bedoeld in bijlage 1.
3. Onze Minister verstrekt een ontvangstbewijs aan de houder van de vrachtwagen nadat het bedrag van de vrachtwagenheffing is ontvangen.

Artikel 11 (dienstverleningsovereenkomst tussen dienaarbieder en houder vrachtwagen)

1. Voor elke vrachtwagen die zich op de weg begeeft, is de houder van die vrachtwagen verplicht om een dienstverleningsovereenkomst te hebben gesloten met een dienaarbieder, tenzij de houder is vrijgesteld van de vrachtwagenheffing.
2. Als de houder het bedrag van de vrachtwagenheffing ter hoogte van het bedrag van de beschikking, bedoeld in artikel 10, tweede lid, aan de dienaarbieder heeft betaald, wordt de houder geacht zijn betalingsverplichting aan Onze Minister te hebben voldaan.
3. De bij algemene maatregel van bestuur te bepalen voertuigdocumenten die nodig zijn om het kenteken van de vrachtwagen, de toegestane maximum massa en de euro-emissieklasse vast te stellen, worden door de houder aan de dienaarbieder overgelegd. Bij de maatregel kan worden bepaald dat bij gebrek aan gegevens over de toegestane maximum massa van het voertuig, het voertuig geacht wordt een toegestane maximum massa van meer dan 32.000 kg te hebben en bij gebrek aan gegevens over de euro-emissieklasse van het voertuig, het hoogste tarief, bedoeld in artikel 7, eerste lid, van toepassing is. Correctie van de gegevens heeft geen terugwerkende kracht.
4. Om de inning van de vrachtwagenheffing te verzekeren, kan de dienaarbieder in de dienstverleningsovereenkomst de houder van de vrachtwagen de verplichting opleggen garantie te stellen voor de betaling.
5. In de dienstverleningsovereenkomst wordt met het oog op de vrachtwagenheffing in ieder geval het volgende geregeld:
 - a. het door de dienaarbieder verstrekken van boordapparatuur aan de houder en het onderhouden van de functionaliteit daarvan;
 - b. het door de dienaarbieder in naam van de houder voldoen van de door de houder verschuldigde bij beschikking van Onze Minister opgelegde vrachtwagenheffing binnen de in de beschikking gestelde termijn;
 - c. het door de dienaarbieder tenminste eenmaal per kalendermaand verzenden van een factuur aan de houder met daarin gespecificeerd het totaal bedrag van de vrachtwagenheffing en het aantal per dag gereden kilometers;

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

- d. het door de houder betalen van het bedrag van de vrachtwagenheffing aan de dienstaanbieder in ieder geval door middel van girale betaling;
 - e. het beheren door de dienstaanbieder van de klantenrelatie met de houder, en
 - f. het uitvoeren en naleven van het beveiligings- en privacybeleid voor het systeem van de vrachtwagenheffing.
 - g. het verstrekken van een volmacht door de houder aan de dienstaanbieder om de betalingsverplichting die volgt uit artikel 13, derde lid, van de houder aan Onze Minister te voldoen;
 - h. het verstrekken van een machtiging door de houder aan de dienstaanbieder voor het verrichten van feitelijke handelingen die betrekking hebben op de volmacht, bedoeld in onderdeel g.
6. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de inhoud van de factuur, bedoeld in het vijfde lid, onder c.

Artikel 12 (opschorten dienstverleningsovereenkomst)

1. De dienstaanbieder kan de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst in ieder geval opschorten in die gevallen waarin de houder van de vrachtwagen:
 - a. niet voldoet aan zijn betalingsverplichtingen jegens de dienstaanbieder, zoals die voortvloeit uit de dienstverleningsovereenkomst;
 - b. in voorkomend geval, geen of een ontoereikende garantie heeft gesteld voor de betaling;
 - c. gebruikmaakt van de boordapparatuur op een wijze die strijdig is met de gebruiksinstructie die door de dienstaanbieder ter beschikking is gesteld;
 - d. nalaat een defect aan de boordapparatuur te melden;
 - e. de instructies, bedoeld in artikel 6, vierde lid, van de dienstaanbieder met het oog op de vervanging of de reparatie van de defecte boordapparatuur niet opvolgt.
2. De dienstaanbieder brengt de houder en Onze Minister onmiddellijk op de hoogte van de opschorting van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst.

Artikel 13 (Onze Minister en dienstaanbieder)

1. De dienstaanbieder geeft namens de houder dagelijks via een elektronisch databestand aan Onze Minister door hoeveel gereden kilometers geregistreerd zijn op een wegvak als bedoeld in bijlage 1 en het van toepassing zijnde tarief per kilometer.
2. Onze Minister zendt de beschikking, bedoeld in artikel 10, tweede lid, in afwijking van artikel 3:41, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht aan de dienstaanbieder. Onze Minister is bevoegd tot het opleggen van de beschikking, bedoeld in het tweede lid, ter zake van de door de dienstaanbieder op geautomatiseerde wijze geregistreeerde kilometers.
3. De dienstaanbieder voldoet namens de houder binnen zes weken na ontvangst van de beschikking de door de houder verschuldigde bedragen aan Onze Minister.
4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de uitvoering van het eerste, tweede en derde lid.

HOOFDSTUK 6. DIENSTAANBIEDER

Artikel 14 (uitvoeren werkzaamheden door dienstaanbieder)

1. De dienstaanbieder die hoofddienstaanbieder is wordt daartoe apart gecontracteerd en is verplicht met elke houder die daarom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

2. Een EETS-aanbieder wordt in een EETS-gebied aanvaard als hij voldoet aan de verplichtingen en algemene voorwaarden die in de EETS-gebiedsverklaring zijn vermeld.

HOOFDSTUK 7. TERUGSLUIS

Artikel 15 (meerjarenprogramma terugsluis)

1. Ten minste elke vijf jaar stelt Onze Minister na overleg met de vervoerssector een meerjarenprogramma terugsluis vast.
2. De uitvoering van het meerjarenprogramma wordt gefinancierd uit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing.
3. In het programma wordt voor een periode van vijf jaar zo gedetailleerd als redelijkerwijs mogelijk is, de verdeling van de middelen ter bevordering van innovatie en verduurzaming van de vervoerssector aangegeven over afzonderlijke projecten, projectpakketten of beleidsterreinen.
4. Het meerjarenprogramma maakt zichtbaar in welke mate bijgedragen wordt aan innovatie en verduurzaming van de vervoerssector.
5. Het meerjarenprogramma wordt via elektronische weg bekendgemaakt. Van de bekendmaking wordt mededeling gedaan in de Staatscourant.

HOOFDSTUK 8. HANDHAVING EN STRAFBEPALINGEN

Artikel 16 (toezicht)

1. Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde zijn belast de daartoe bij besluit van Onze Minister aangewezen personen.
2. De in het eerste lid bedoelde ambtenaren kunnen overtredingen op geautomatiseerde wijze vaststellen.
3. Van een besluit als bedoeld in het eerste lid wordt mededeling gedaan door plaatsing in de Staatscourant.

Artikel 17 (bestuurlijke boete voor een overtreding als bedoeld in bijlage 2)

1. Onze Minister kan een bestuurlijke boete opleggen van ten hoogste een bedrag dat hoort bij een overtreding als bedoeld in bijlage 2.
2. Het eerste lid is in ieder geval niet van toepassing als:
 - a. een melding als bedoeld in artikel 6, derde lid, gedaan is en de houder van de vrachtwagen de instructies, bedoeld in artikel 6, vierde lid, opvolgt;
 - b. een bestuurlijke boete als bedoeld in het eerste lid binnen 24 uur daaraan voorafgaand is opgelegd voor een overtreding van dezelfde categorie, bedoeld in bijlage 2, en voor die overtreding een bestuurlijke boete is opgelegd.
3. Voor de vrachtwagenheffing kan slechts één bestuurlijke boete worden opgelegd voor één feit als dat feit onder verschillende overtredingen als bedoeld in het eerste lid valt. In dat geval is de ten hoogste op te leggen boete de hoogste boete van de afzonderlijke overtredingen.
4. De betaling van de bestuurlijke boete geschiedt binnen twee weken nadat de beschikking tot oplegging van de bestuurlijke boete onherroepelijk is geworden.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

5. Als de bestuurlijke boete niet tijdig is betaald, wordt de bestuurlijke boete van rechtswege met vijftig procent verhoogd en zendt Onze Minister de houder een eerste aanmaning. De betaling van het verhoogde bedrag geschiedt binnen vier weken na verzending van de eerste aanmaning.
6. Als de verhoogde bestuurlijke boete, bedoeld in het vijfde lid, niet binnen de in dat lid gestelde termijn betaald is, wordt de verhoogde bestuurlijke boete van rechtswege verder verhoogd met honderd procent van het bedrag van de verhoogde bestuurlijke boete en zendt Onze Minister de houder een tweede aanmaning. De betaling van de verder verhoogde bestuurlijke boete geschiedt binnen vier weken na verzending van de tweede aanmaning.
7. Als de verder verhoogde bestuurlijke boete, bedoeld in het zesde lid, niet binnen de in dat lid gestelde termijn betaald is, is Onze Minister bevoegd tot de uitvaardiging van een dwangbevel.
8. Artikel 4:113 van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing op de eerste en tweede aanmaning.
9. Artikel 5:10, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing na de eerste aanmaning.
10. Artikel 5:53 van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing op het opleggen van de bestuurlijk boete.
11. De in het eerste lid bedoelde bijlage kan bij algemene maatregel van bestuur worden gewijzigd. De voordracht van deze algemene maatregel van bestuur wordt niet eerder gedaan dan vier weken nadat het ontwerp aan beide kamers der Staten-Generaal is overgelegd.

Artikel 18 (voorlopige maatregelen bij stilhouden)

1. Op de eerste vordering van een aangewezen persoon als bedoeld in artikel 16, eerste lid, is de bestuurder van een vrachtwagen verplicht die te doen stilstaan.
2. Als een vrachtwagen is stilgehouden met toepassing van het eerste lid, kan de bekendmaking van een bestuurlijke boete als bedoeld in artikel 17 ook plaatsvinden door uitreiking aan de bestuurder als de kentekengegevens van de houder niet zijn te verifiëren. In dat geval geldt dat:
 - a. in afwijking van artikel 17, vierde lid, de beschikking onmiddellijk betaald moet worden;
 - b. de verhoging van de boete, bedoeld in artikel 17, vijfde lid, pas plaatsvindt nadat de bestuurlijke boete binnen twee weken na het onherroepelijk worden daarvan nog niet is betaald.
3. De aangewezen personen, bedoeld in artikel 16, eerste lid, zijn bevoegd om in het geval, bedoeld in het tweede lid, of in het geval dat de houder geregistreerd staat voor het niet voldoen van een hem eerder opgelegde, onherroepelijke sanctie voor een overtreding als bedoeld in bijlage 2, bij wijze van voorlopige maatregel de vrachtwagen naar een door hen aangewezen plaats te doen overbrengen en in bewaring te stellen, dan wel aan de vrachtwagen een mechanisch hulpmiddel te doen aanbrengen, waardoor wordt verhinderd dat het voertuig wordt weggereden. Zij kunnen vorderen dat, voordat het voertuig aan de bestuurder wordt teruggegeven, naast de kosten van overbrenging en bewaring, eveneens het bedrag van de opgelegde bestuurlijke boete zal worden voldaan.
4. Bij de beschikking, bedoeld in het tweede lid, wordt gewezen op de bevoegdheid, bedoeld in het derde en zesde lid.
5. Als twaalf weken na de aanvang van de voorlopige maatregel, bedoeld in het derde lid, de rechthebbende zijn vrachtwagen niet heeft afgehaald, wordt hij geacht zijn recht op de zaak te hebben opgegeven en is de aangewezen persoon, bedoeld in artikel 16, eerste lid, bevoegd de vrachtwagen om niet aan een derde in eigendom te doen overdragen, te verkopen of te doen vernietigen.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

6. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de overbrenging, bewaring, eigendomsoverdracht om niet, verkoop, vernietiging, de berekening van de kosten van overbrenging en bewaring, alsmede over hetgeen verder voor de uitvoering van dit artikel noodzakelijk is.

Artikel 19 (kwijtschelden bestuurlijke boete)

Onze Minister scheldt de bestuurlijke boete in ieder geval kwijt als degene aan wie de boete is opgelegd bezwaar tegen de bestuurlijke boete maakt en:

- a. aannemelijk maakt dat tegen zijn wil door een ander van de vrachtwagen gebruik is gemaakt en dat hij dit gebruik redelijkerwijs niet heeft kunnen voorkomen; of
- b. een vrijwaringsbewijs als bedoeld in artikel 1 van het Kentekenreglement of een verklaring als bedoeld in de artikelen 31 tot en met 33 van het Kentekenreglement overlegt waaruit blijkt dat hij ten tijde van de opgelegde heffing geen houder meer was van de betrokken vrachtwagen.

HOOFDSTUK 9. BEZWAAR EN BEROEP

Artikel 20 (schorsende werking bezwaar en beroep tegen boete ex art. 17)

Als bezwaar wordt gemaakt of beroep wordt ingesteld tegen de beschikking tot het opleggen van de bestuurlijke boete, bedoeld in artikel 17, eerste lid, en die beschikking is niet bekendgemaakt met toepassing van artikel 18, tweede lid, wordt de werking van die beschikking geschorst totdat die onherroepelijk is.

Artikel 21 (opkomen tegen beschikking die direct is ingevorderd)

Het bezwaar en beroep tegen de beschikking tot het opleggen van een bestuurlijke boete, bedoeld in artikel 18, tweede lid, richt zich ook tegen de voorlopige maatregel, bedoeld in artikel 18, derde lid.

HOOFDSTUK 10. WIJZIGING ANDERE WETTEN

Artikel 22 (wijziging Invorderingswet 1990)

Artikel 9, achtste lid, van de Invorderingswet 1990 komt te luiden:

8. In afwijking van het tweede lid is terstond invorderbaar een naheffingsaanslag ter zake van de belasting van personenauto's en motorrijwielen, die is opgelegd aan een ander dan een vergunninghouder als bedoeld in artikel 8 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992.

Artikel 23 (wijziging Wegenverkeerswet 1994)

In artikel 42, vierde lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994 vervalt ", de Wet belasting zware motorrijtuigen" en wordt na "ViA15" ingevoegd ", de Wet vrachtwagenheffing".

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Artikel 24 (wijziging Wegenwet)

In artikel 14, vijfde lid, van de Wegenwet wordt na "ViA15" ingevoegd ", en de heffing van de tarieven voor de vrachtwagenheffing, bedoeld in de Wet vrachtwagenheffing".

Artikel 25 (wijziging Wet belasting zware motorrijtuigen)

1. De Wet belasting zware motorrijtuigen wordt ingetrokken.
2. De heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht, bedoeld in artikel 3 van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Trb. 1994, 69) wordt overeenkomstig artikel 17 van dat verdrag beëindigd.

Artikel 26 (wijziging Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Artikel 25a van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 komt te luiden:

Artikel 25a

1. Voor een vrachtauto bedraagt de belasting over een tijdvak van drie maanden:

Bij een toegestane maximum massa in kilogrammen van	Zonder koppelinrichting						Met koppelinrichting			
	Zonder luchtvering			Met luchtvering			Zonder luchtvering		Met luchtvering	
	Met aantal assen			Met aantal assen			Met aantal assen		Met aantal assen	
	2	3	4 of meer	2	3	4 of meer	2	3 of meer	2	3 of meer
Minder dan 12.000	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil
12.000 tot 13.000	€ 7,75									
13.000 tot 14.000	€ 21,50	€ 4,25		€ 7,75						
14.000 tot 15.000	€ 30,25	€ 6,00		€ 21,50	€ 5,50					
15.000 tot 16.000	€ 68,50	€ 13,50		€ 30,25	€ 7,75	€ 5,00				
16.000 tot 17.000	€ 68,50	€ 13,50		€ 30,25	€ 7,75	€ 5,00	€ 3,50			
17.000 tot 18.000	€ 68,50	€ 27,75		€ 30,25	€ 13,50	€ 8,75	€ 3,50			
18.000 tot 19.000	€ 68,50	€ 27,75		€ 30,25	€ 13,50	€ 8,75	€ 8,00	€ 5,00	€ 3,50	
19.000 tot 20.000	€ 68,50	€ 36,00	€ 15,25	€ 30,25	€ 27,75	€ 18,00	€ 8,00	€ 5,00	€ 3,50	

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

20.000 tot 21.000	€ 68,50	€ 36,00	€ 15,25	€ 30,25	€ 27,75	€ 18,00	€ 18,75	€ 12,00	€ 8,00	€ 5,75
21.000 tot 22.000	€ 68,50	€ 55,50	€ 23,50	€ 36,00	€ 36,00	€ 23,25	€ 18,75	€ 12,00	€ 8,00	€ 5,75
22.000 tot 23.000	€ 68,50	€ 55,50	€ 23,50	€ 36,00	€ 36,00	€ 23,25	€ 24,25	€ 15,50	€ 18,75	€ 13,25
23.000 tot 25.000	€ 86,25	€ 86,25	€ 36,50	€ 55,50	€ 55,50	€ 36,00	€ 43,75	€ 28,00	€ 24,25	€ 17,25
25.000 tot 27.000	€ 86,25	€ 86,25	€ 57,00	€ 55,50	€ 55,50	€ 36,50	€ 76,75	€ 49,25	€ 43,75	€ 31,00
27.000 tot 29.000	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 57,00	€ 57,00	€ 57,00	€ 76,75	€ 49,25	€ 43,75	€ 31,00
29.000 tot 31.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 83,75	€ 53,75	€ 51,00	€ 36,00
31.000 tot 33.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 116,25	€ 74,75	€ 83,75	€ 59,00
33.000 tot 36.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 176,50	€ 113,50	€ 116,25	€ 81,75
36.000 tot 37.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 176,50	€ 113,50	€ 116,25	€ 81,75
38.000 tot 40.000	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 176,50	€ 157,00	€ 128,75	€ 113,50
40.000 of meer	€ 134,25	€ 134,25	€ 134,25	€ 90,50	€ 90,50	€ 90,50	€ 232,25	€ 232,25	€ 157,00	€ 157,00

waarbij voor de luchtvering geldt dat deze zich bevindt op de aangedreven assen en onder luchtvering mede wordt verstaan daaraan als gelijkwaardig erkende vering als bedoeld in bijlage I bij de richtlijn.
2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van dit artikel.

Artikel 27 (wijziging Wet overgang belastingheffing in euro's)

Artikel 16 van de Wet overgang belastingheffing in euro's vervalt.

Artikel 28 (wijziging Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke schulden en beslissingen tot confiscatie)

In artikel 10, eerste lid, van de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke schulden en beslissingen tot confiscatie wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

g. door de bevoegde autoriteiten bij beschikking opgelegde bestuurlijke boete als bedoeld in artikel 17, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing of als bedoeld in artikel 12, eerste lid, van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

HOOFDSTUK 11. SLOTBEPALINGEN

Artikel 29 (spoedregeling)

1. Onze Minister kan met het oog op de verkeersveiligheid, bereikbaarheid of de fysieke leefomgeving in spoedeisende gevallen voor zover die het gevolg zijn van de vrachtwagenheffing binnen 18 maanden na de datum van de invoering van de vrachtwagenheffing of na de datum van inwerkingtreding van een wijziging van bijlage 1, in afwijking van artikel 7 en bijlage 1 bij ministeriële regeling wegen aanwijzen waarvoor het tarief, bedoeld in artikel 7, komt te gelden, dan wel het tarief voor bepaalde wegen die zijn opgenomen in bijlage 1 op € 0,00 stellen.
2. De ministeriële regeling wordt niet eerder vastgesteld dan na overleg met de wegbeheerder.
3. Na plaatsing in de Staatscourant van een krachtens het eerste lid vastgestelde ministeriële regeling wordt een voorstel van wet tot regeling van het betrokken onderwerp zo spoedig mogelijk bij de Tweede kamer der Staten-Generaal ingediend. Als een voorstel wordt ingetrokken of als een van de beide Kamers der Staten-Generaal besluit het voorstel niet aan te nemen, wordt de ministeriële regeling onverwijld ingetrokken. Wordt het voorstel tot wet verheven, dan wordt de ministeriële regeling ingetrokken op het tijdstip van inwerkingtreding van die wet.

Artikel 30 (evaluatie)

Onze Minister zendt telkens na vier jaar aan de Staten-Generaal een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk.

Artikel 31 (inwerkingtreding)

De artikelen van deze wet treden in werking op een bij koninklijke besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 32 (citeertitel)

Deze wet wordt aangehaald als: Wet vrachtwagenheffing.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

BIJLAGE 1 Wegvakken waar de vrachtwagenheffing wordt geheven, behorende bij artikel 2, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing.

Categorie	Aanduiding	Omschrijving
Rijksweg	A1	knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg – knooppunt Eemnes – knooppunt Hoevelaken – Barneveld – knooppunt Beekbergen – knooppunt Azelo
		Het wegdeel tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren is aangegeven als A35 (zie A35)
	A1	knooppunt Buren – Duitse grens
	A2	knooppunt Amstel – knooppunt Holendrecht – knooppunt Oudenrijn – knooppunt Everdingen – knooppunt Deil – knooppunt Empel – knooppunt Hintham – knooppunt Vught – knooppunt Ekkersweijer – knooppunt Batadorp – knooppunt De Hogt – knooppunt Leenderheide
	N2	knooppunt Batadorp – knooppunt Leenderheide
	A2	knooppunt Leenderheide – knooppunt Het Vonderen – knooppunt Kerensheide – knooppunt Kruisdonk – aansluiting Maastricht-Centrum Noord – aansluiting Maastricht – Centrum Zuid
	N2	aansluiting Maastricht-Centrum Noord – aansluiting Maastricht-Centrum Zuid
	A2	aansluiting Maastricht-Centrum Zuid – Belgische grens
	A4	knooppunt De Nieuwe Meer – knooppunt Badhoevedorp – knooppunt De Hoek – knooppunt Burgerveen – aansluiting Zoeterwoude-Rijndijk – knooppunt Prins Clausplein – knooppunt Ypenburg – knooppunt Kethelplein – knooppunt Benelux
	A29	knooppunt Vaanplein – knooppunt Hellegatsplein
	A29/A59	knooppunt Hellegatsplein – knooppunt Sabina
	A4/A29	knooppunt Sabina – knooppunt Zoomland
	A4/A58	knooppunt Zoomland – knooppunt Markiezaat
	A4	knooppunt Markiezaat – Belgische grens
	A5	knooppunt De Hoek – knooppunt Raasdorp – knooppunt Coenplein
	A6	knooppunt Muiderberg – knooppunt Almere – knooppunt Emmeloord – knooppunt Joure
	A7	Zaandam (vanaf kilometer 4,0) – knooppunt Zaandam – aansluiting Den Oever – knooppunt Zurich – aansluiting IJlst
	A7	aansluiting Sneek-Oost – knooppunt Joure
	A7	knooppunt Joure – knooppunt Heerenveen – aansluiting Drachten – knooppunt Julianaplein
	A7	aansluiting Westerbroek – knooppunt Zuidbroek – Duitse grens
	A8	knooppunt Coenplein – knooppunt Zaandam – aansluiting Zaanstad-Noord
	A9	knooppunt Diemen – knooppunt Holendrecht – knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Raasdorp – knooppunt Rottepolderplein – knooppunt Velsen – knooppunt Beverwijk – knooppunt Kooimeer

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

A10	knooppunt Coenplein – knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Nieuwe Meer – knooppunt Coenplein
N11	aansluiting Zoeterwoude-Rijndijk – knooppunt Bodegraven
A12	's-Gravenhage (vanaf kilometer 3,3) – knooppunt Prins Clausplein – knooppunt Gouwe – knooppunt Bodegraven – knooppunt Oudenrijn – knooppunt Lunetten – knooppunt Maanderbroek – knooppunt Grijsoord
A12/A50	knooppunt Grijsoord – knooppunt Waterberg
A12	knooppunt Waterberg – knooppunt Velperbroek – knooppunt Oud-Dijk – Duitse grens
A13	knooppunt Ypenburg – knooppunt Doenkade – knooppunt Kleinpolderplein
A15	aansluiting Oostvoorne (vanaf kilometer 25,1) – aansluiting Brielle – knooppunt Benelux – knooppunt Vaanplein – knooppunt Ridderkerk-Noord
A15/A16	knooppunt Ridderkerk-Noord – knooppunt Ridderkerk-Zuid
A15	knooppunt Ridderkerk-Zuid – aansluiting Papendrecht – knooppunt Gorinchem – knooppunt Deil – knooppunt Valburg
A16	knooppunt Doenkade – knooppunt Terbregseplein – knooppunt Ridderkerk-Noord
A16/A15	knooppunt Ridderkerk-Noord – knooppunt Ridderkerk-Zuid
A16	knooppunt Ridderkerk-Zuid – aansluiting N3 – knooppunt Klaverpolder
A16/A59	knooppunt Klaverpolder – knooppunt Zonzeel
A16	knooppunt Zonzeel – knooppunt Princeville
A16/A58	knooppunt Princeville – knooppunt Galder
A16	knooppunt Galder – Belgische grens
A17/A59	knooppunt Klaverpolder – knooppunt Noordhoek
A17	knooppunt Noordhoek – knooppunt De Stok
A18	knooppunt Oud-Dijk – Varsseveld
A20	Aansluiting Westerlee – knooppunt Kethelplein – knooppunt Kleinpolderplein – knooppunt Terbregseplein – knooppunt Gouwe
A22	knooppunt Velsen – knooppunt Beverwijk
A27	knooppunt St.Annabosch – knooppunt Hooipolder – knooppunt Gorinchem – knooppunt Everdingen – knooppunt Lunetten – knooppunt Rijnsweerd – knooppunt Eemnes – knooppunt Almere
A28	knooppunt Rijnsweerd – knooppunt Hoevelaken – knooppunt Hattermerbroek – knooppunt Lankhorst – knooppunt Hoogeveen – knooppunt Assen – knooppunt Julianaplein
A29	knooppunt Vaanplein – Klaaswaal
	Het wegdeel tussen Klaaswaal en knooppunt Sabina valt onder A4 (zie Rijksweg 4)
A30	knooppunt Maanderbroek – aansluiting Barneveld
A32	knooppunt Lankhorst – knooppunt Heerenveen – aansluiting Wirdum
A35	aansluiting Wierden – aansluiting Almelo-West – knooppunt Azelo
A35/A1	knooppunt Azelo – knooppunt Buren

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

A35	knooppunt Buren – aansluiting Enschede-West – Enschede
A37	knooppunt Hoogeveen – knooppunt Holsloot – Duitse grens
A38	Ridderkerk Rotterdamseweg – knooppunt Ridderkerk
A44	knooppunt Burgerveen – Wassenaar
N44	Wassenaar – N14
A50	John F. Kennedylaan Eindhoven (tot Tempellaan) – aansluiting Ekkersrijt
A50	knooppunt Ekkersweijer – aansluiting Ekkersrijt – knooppunt Paalgraven – knooppunt Bankhoef – knooppunt Ewijk – knooppunt Valburg – knooppunt Grijsoord
	Het wegdeel van knooppunt Grijsoord tot knooppunt Waterberg valt onder A12 (zie Rijksweg 12)
A50	knooppunt Waterberg – knooppunt Beekbergen – knooppunt Hattemerbroek
N50	knooppunt Hattemerbroek – aansluiting Ens
N50	Het wegdeel van aansluiting Ens tot knooppunt Emmeloord valt onder de administratieve noemer Rijksweg 838, zie verder aldaar.
A58	knooppunt Batadorp – knooppunt De Baars – knooppunt St.Annabosch
A58	knooppunt St.Annabosch – knooppunt Galder
	Het wegdeel tussen knooppunt Galder en knooppunt Pinceville is aangegeven als A16 (zie Rijksweg 16)
A58	knooppunt Princeville – knooppunt de Stok – knooppunt Zoomland
	Het wegdeel tussen knooppunt Zoomland en knooppunt Markiezaat is aangegeven als A4 (zie Rijksweg 4)
A58	knooppunt Markiezaat – Vlissingen (tot kilometer 171,3)
	Het wegdeel tussen knooppunt Hellegatsplein en knooppunt Sabina is aangegeven als A4 (zie Rijksweg 4)
A59	knooppunt Sabina – knooppunt Noordhoek
	Het wegdeel tussen knooppunt Noordhoek en knooppunt Zonzeel is aangegeven als A16 (zie Rijksweg 16)
A59	knooppunt Zonzeel – knooppunt Hooipolder – knooppunt Empel
	Het wegdeel tussen knooppunt Empel en knooppunt Hintham is aangegeven als A2 (zie Rijksweg 2)
A59	knooppunt Hintham – knooppunt Paalgraven
A65	knooppunt Vught – Vught
N65	Knooppunt Vught – aansluiting Berkel-Enschot
A65	aansluiting Berkel-Enschot – knooppunt De Baars
A67	Belgische grens – knooppunt De Hogt
	Het wegdeel tussen knooppunt De Hogt en knooppunt Leenderheide is aangegeven als A2 (zie Rijksweg 2)
A67	knooppunt Leenderheide – knooppunt Zaarderheiken – Duitse grens

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

	A73	knooppunt Het Vonderen – knooppunt Tiglia – knooppunt Zaarderheiken – knooppunt Rijkevoort – knooppunt Neerbosch – knooppunt Ewijk
	A73	knooppunt Neerbosch – Nijmegen (tot kilometer 108,6)
	A74	Duitse grens– knooppunt Tiglia
	A76	Belgische grens – knooppunt Kerensheide – knooppunt Kunderberg – Duitse grens
	A77	knooppunt Rijkevoort – Duitse grens
	A79	knooppunt Kruisdonk – knooppunt Kunderberg
	A200	aansluiting Halfweg – knooppunt Rottepolderplein – aansluiting Haarlem-Centrum (tot kilometer 11,8)
	A205	aansluiting Haarlem – knooppunt Rottepolderplein
	A208	aansluiting Velsbroek (vanaf kilometer 7,3) – knooppunt IJmuiden
	A838	aansluiting Ens – knooppunt Emmeloord
Provinciale weg	A256	Goes - knooppunt De Poel
	A325	Arnhem Nijmeegseplein - knooppunt Ressen
	A326	Knooppunt Bankhoef - Palkerplein, Wijchen
	A348	Knooppunten Velperbroek – Ellecom
	N201	N212 - A2 aansluiting Vinkeveen
	N201	A2 aansluiting Vinkeveen – A27 aansluiting Hilversum
	N207	A4 aansluiting Burgerveen - A12 aansluiting Gouda (via N452 en N451)
	N209	N11 aansluiting Hazerswoude - A12 aansluiting Bleiswijk
	N209	A12 aansluiting Bleiswijk - A13 aansluiting Berkel en Rodenrijs
	N212	N201 - A12 aansluiting Harmelen (via N198 en N419)
	N214	A15 aansluiting Papendrecht - A27 aansluiting Noordeloos
	N221	N237 Stichtse Rotonde - A28 aansluiting Maarn
	N225	A50 aansluiting Renkum - N781 Diedenweg Wageningen
	N230	A2 aansluiting Maarsen - A27 aansluiting Maarssen
	N235	Verzetslaan Purmerend - N247 Het Schouw
	N237	Berenkuil, Waterlinieweg Utrecht - Stichtse Rotonde (N221)
	N244	N243 knooppunt Hoorn – N246
	N246	A8 aansluiting Zaanstad-Noord (Coentunnelweg) - N244 Westgraftdijk
	N247	N235 Het Schouw - A10 aansluiting Volendam
	N260	A58 aansluiting Gilze - N282
	N263	A16 aansluiting Breda - Belgische Grens
	N268	A4 aansluiting Dinteloord - A17 aansluiting Roosendaal-Noord
		Belgische Grens - Tongerseweg, Prins Bisschopssingel, J.F. Kennedybrug, J.F. Kennedysingel - A2 aansluiting Maastricht - Zuid
	N278	

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

	N279	A50 aansluiting Veghel - A67 aansluiting Asten
	N280	A2 aansluiting Kelpen-Oler - A73 aansluiting Roermond
	N280	A73 aansluiting Roermond - Duitse Grens
	N281	A76 aansluiting Voerendaal - A76 aansluiting Simpelveld
	N282	A27 aansluiting Breda-Noord - N260
	N285	A59 aansluiting Terheijden - A17 aansluiting Zevenbergen
	N321	A73 aansluiting Cuijk - N324 Grave
	N322	N323 - A50 knooppunt Ewijk
	N323	A15 aansluiting Echteld - N322
	N324	A59 aansluiting Oss-Oost - N321 Grave
	N325	A12 Knooppunt Velperbroek - A325 Nijmeegseplein Arnhem
	N401	A2 aansluiting Breukelen - N212
	N470	A4 aansluiting Delft - A13 aansluiting Delft Zuid
	N640	A58 aansluiting Etten-Leur-West (A58) - A17 aansluiting Oudenbosch (via N641)
	N641	A17 aansluiting Oudenbosch - N268 Oud Gastel
	N781	A12 aansluiting Wageningen - N225 Ritsma Bosweg Wageningen
Gemeentelijke weg	Rotterdam	
	Parallelroute A15 Rotterdam (I)	Route via Aansluiting A15 Havens 5700-6200, Rijnweg tot Moezelweg, Moezelweg van Rijnweg tot Saarweg, Saarweg, Ronde Saarweg, Calandbrug, Merseyweg, Droespolderweg, Botlekweg, Oude Maasweg, Oude Maaspad, Plaatweg tot Aansluiting A15 Botlekbrug
	Parallelroute A15 Rotterdam (II)	Route via Aansluiting A15 Spijkenisse, Oude Maasweg, Oude Maaspad, Plaatweg, Aansluiting A15 Botlekbrug, Vondelingenweg tot kruising Gaderingviaduct
	Parallelroute A15 Rotterdam (III)	Route via Aansluiting A15 Havens 3225-4000 (Digna Johannaweg), Vondelingenweg van Digna Johannaweg tot Groene Kruisweg
	Maastricht	
	Belgische Grens – Aansluiting A2 Maastricht Noord	Route via Via Regia tot Nobellaan, Nobellaan, Fagotstraat, Frans van de Laarplein, Fort Willemweg, Noorderbrug, Viaductweg tot A2 aansluiting Maastricht - Noord
	Belgische grens - Noorderbrug	Route via Brusselseweg tot Belvédèrelaan, Belvédèrelaan tot Noorderbrug
	Oosterhout	
	Oosterhout, Weststadweg – Bovensteweg	A27 aansluiting Oosterhout - A59 aansluiting Made
	's-Hertogenbosch	

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

	's-Hertogenbosch, Vlijmenseweg – Randweg	A59 aansluiting 's-Hertogenbosch-West - A65 aansluiting Vught- Centrum
--	--	---

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

BIJLAGE 2. Hoogte van de boetes, behorende bij artikel 17, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing.

Categorie van de overtreding	Soort overtreding	Boetebedrag (in euro)
A	- manipulatie of ondeugdelijk gebruik van de boordapparatuur van een vrachtwagen die zich op de weg bevindt;	1.000,-
B	- er is geen werkende boordapparatuur aan boord van de vrachtwagen die zich op de weg bevindt; - er is geen dienstverleningsovereenkomst afgesloten voor de betrokken vrachtwagen die zich op de weg bevindt;	300,-
C	- de boordapparatuur aan boord van de vrachtwagen hoort bij een andere vrachtwagen die zich op de weg bevindt; - de dienst-verleningsovereenkomst opgeschort is die zich op de weg bevindt.	200,-

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Memorie van toelichting

INHOUDSOPGAVE

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

- 1.1 Aanleiding van het wetsvoorstel
- 1.2 Introductie van de vrachtwagenheffing
- 1.3 Doelstellingen
- 1.4 EU-recht
- 1.5 Nieuwe wet

2. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

- 2.1 Inleiding
- 2.2 Vrachtwagenheffing
- 2.3 Tarieven
- 2.4 Gegevensbescherming
- 2.5 Heffing en invordering
- 2.6 Dienstaanbieder
- 2.7 Terugsluis
- 2.8 Handhaving en strafbepalingen
- 2.9 Bezwaar en beroep
- 2.10 Wijziging andere wetten
- 2.11 Slotbepalingen

3. Verhouding tot bestaande regelgeving en hoger recht

- 3.1 Nationale wetgeving
- 3.2. Europese wetgeving

4. Uitvoering

- 4.1 Inleiding
- 4.2 Onderdelen van de uitvoering
- 4.3 Financiële gevolgen
- 4.4 Relatie met bestaande en nieuwe tolprojecten
- 4.5 Terugsluis
- 4.6 Monitoring en evaluatie

5. Privacy

- 5.1 Algemeen
- 5.2 Bescherming van recht op privéleven
- 5.3 AVG en UAVG
- 5.4 Cyber Security

6. Gevolgen

- 6.1 Regeldruk
- 6.2 Gevolgen voor bedrijven

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

- 6.3 Gevolgen voor het milieu
- 6.4 Privacy Impact Assessment

7. Advisering en consultatie

8. Inwerkingtreding

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

TRANSPONERINGSTABELLEN

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Algemeen deel

1. Inleiding

1.1 Aanleiding van het wetsvoorstel

Dit wetsvoorstel introduceert in navolging van onze buurlanden de vrachtwagenheffing voor vrachtwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg waarbij houders van vrachtwagens betalen naar gereden kilometer en de netto-inkomsten terugvloeien naar de vervoerssector voor innovatie en verduurzaming. Hiermee betalen zowel binnenlandse als buitenlandse houders van vrachtwagens mee voor het gebruik van het wegennet. De regering geeft op deze wijze invulling aan het regeerakkoord van het Kabinet Rutte III waarin is opgenomen dat in navolging van omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd.¹ De regering kiest deze heffing in de context van verduurzaming en stimulering van de innovatiekracht van Nederland. De Nederlandse vervoerssector heeft mondiaal een sterke internationale concurrentiepositie. De regering wil die positie verder versterken en daarmee de toonaangevende status van de logistieke sector vergroten.² In dat verband zijn investeringen in innovatie en verduurzaming essentieel voor een toekomstbestendige Nederlandse vervoerssector. Het wetsvoorstel bevat daarom ook de basis voor de terugsluis van netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing naar de vervoerssector voor innovatie en verduurzaming van die sector. De innovatie en verduurzaming dragen tegelijkertijd ook bij aan het behalen van doelstellingen van het klimaatbeleid. Hierbij spelen afspraken in het Klimaatakkoord van Parijs een rol.³

Steeds meer Europese landen kennen een vorm van vrachtwagenheffing waarbij per gereden kilometer wordt betaald. In Duitsland geldt een heffing op autosnelwegen en op alle *Bundesstrassen* (vergelijkbaar met de Nederlandse N-wegen). België kent een heffing op autosnelwegen en op een aantal N-wegen. In Nederland is, afgezien van de brandstofaccijns, sprake van belastingen en heffingen voor het vrachtverkeer die niet gekoppeld zijn aan de hoeveelheid gereden kilometers. In Nederland (dit is ook de situatie in Denemarken, Zweden en Luxemburg) geldt op dit moment een tijdsgebonden heffing – het Eurovignet – voor vrachtwagens vanaf 12.000 kg. Daarvoor wordt de belasting zware motorvoertuigen (BZM) op snelwegen geheven. Verder dient door houders van voertuigen motorrijtuigenbelasting (wegenbelasting) te worden betaald.

1.2 Introductie van de vrachtwagenheffing

Om gericht te kunnen heffen, voorziet het wetsvoorstel in een heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Hiermee wordt invulling gegeven aan het principe 'de gebruiker betaalt'. Er is momenteel geen juridische grondslag voor het invoeren van een vrachtwagenheffing. Dit wetsvoorstel voorziet in deze grondslag waarbij wordt ingezet op het zo spoedig mogelijk realiseren van een betrouwbaar heffingssysteem dat kostenefficiënt, beheersbaar, flexibel en gebruiksvriendelijk is. Het alternatief voor de vrachtwagenheffing zou een accijnsverhoging op diesel kunnen zijn. Een dergelijke maatregel is minder effectief omdat als in het buitenland getankt wordt, met de dieselaccijns niet volledig wordt betaald per gereden kilometer in Nederland. Bovendien zou ook het personenverkeer

¹ 'Vertrouwen in de toekomst', Regeerakkoord 2017-2021, bijlage bij Kamerstukken II 2017/18, 34700, nr. 34.

² Dit sluit ook aan bij het topsectorenbeleid, zie Kamerstukken II 2017/18, 33009, nr. 63.

³ Op 12 december 2015 te Parijs tot stand gekomen Overeenkomst van Parijs (Trb. 2017, 141).

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

worden belast met deze maatregel. De regering kiest niet voor dit alternatief, maar voor een heffing die goed aansluit op het systeem in België en Duitsland.

Het wetsvoorstel houdt in dat voor gebruik van autosnelwegen (A-wegen) en een aantal andere wegen (met name N-wegen) per gereden kilometer wordt betaald. De vrachtwagenheffing geldt voor zowel het binnen- als buitenlands vrachtverkeer. Vrachtwagens die onder de Wet belasting zware motorrijtuigen (Wet BZM) vallen moeten nu in het bezit zijn van een Eurovignet om zich te mogen verplaatsen in onder andere Nederland. De kosten van dit vignet zijn niet afhankelijk van het aantal kilometers dat wordt afgelegd. Naast de invoering van een vrachtwagenheffing, komt de BZM te vervallen en wordt de motorrijtuigenbelasting (MRB) tot het Europese minimum verlaagd. Het wetsvoorstel voorziet erin dat vooral het gebruik van wegen wordt belast in plaats van dat er een vaste periodieke belasting wordt betaald.

Een houder van een vrachtwagen die met zijn vrachtwagen gebruik wil maken van het Nederlandse wegennet, moet hiervoor boordapparatuur (in de praktijk ook elektronische registratievoorziening of on-board unit genoemd) meenemen of in de vrachtwagen installeren. Op aangewezen wegvakken geldt een vrachtwagenheffing (tarief per gereden kilometer). De Nederlandse overheid is tolheffer. Private aanbieders van toldiensten zorgen voor registratie en het namens de houder voldoen van de verschuldigde vrachtwagenheffing.

Voor de toekomst van de vervoerssector is innovatie en verduurzaming van de sector belangrijk. Daarmee kan de vervoerssector zich langjarig op een duurzame wijze ontwikkelen en zijn positie, ook in internationaal verband, behouden en waar mogelijk verstevigen. De regering vindt het belangrijk om dat op relatief korte termijn te stimuleren. Op dit moment blijkt de vervoerssector zonder actieve inzet van de overheid onvoldoende in staat om voldoende investeringen hiervoor op te brengen. De vervoerssector bestaat uit veel grote, maar ook veel kleine ondernemingen. Vooral voor kleine ondernemingen is het veelal niet mogelijk om te investeren. Tegen deze achtergrond heeft de regering besloten om de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing in overleg met vertegenwoordigers van de vervoerssector terug te sluizen naar de sector door financiering van maatregelen voor innovatie en verduurzaming. Met deze stimulerende rol beoogt de overheid samen met de vervoerssector de concurrentiepositie van de Nederlandse vervoerssector veilig te stellen.

Het proces van invoering van de vrachtwagenheffing kent drie fasen. In de eerste fase zijn doelen en uitgangspunten neergelegd in het beleidskader Vrachtwagenheffing, die gebruikt zijn bij het opstellen van dit wetsvoorstel.⁴ De uitgangspunten betreffen het toepassingsgebied van de heffing, de tariefhoogte en tariefdifferentiatie, de handhaving, de organisatie van de uitvoering en de bestedingsrichtingen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. In de tweede fase is het wetsvoorstel opgesteld. De voorbereiding van de realisatie van de heffing vindt tegelijkertijd plaats. Na de vaststelling van het wetsvoorstel zal de gunning van contracten en vervolgens de realisatie plaatsvinden (derde fase) waarna het stelsel in gebruik wordt genomen. Deze aanpak sluit aan bij de ambitie in het regeerakkoord om de vrachtwagenheffing zo spoedig mogelijk in te voeren.

⁴ Beleidskader Vrachtwagenheffing, bijlage bij de Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 9 november 2018, Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 269. Het beleidskader is op 6 maart 2019 behandeld in de Tweede Kamer.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

1.3 Doelstellingen

Dit wetsvoorstel biedt de grondslag voor een bijzondere heffing voor vrachtwagens. De doelstellingen van de vrachtwagenheffing zijn:

1. Binnen- en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Zo gaat het vrachtverkeer meer dan nu betalen voor gebruik van de weg.
2. Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. In het regeerakkoord is afgesproken dat inkomsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door, naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, gelden aan te wenden voor innovatie en verduurzaming (terugsluis).

1.4 EU-recht

Bij de invoering van de vrachtwagenheffing spelen Europese kaders een belangrijke rol. De Eurovignetrichtlijn (Richtlijn 1999/62/EG)⁵ is van toepassing en bepaalt onder andere de wijze waarop de tarieven van de vrachtwagenheffing mogen worden opgebouwd. De richtlijn bepaalt verder dat er een differentiatie van tarieven op basis van de euro-emissieklassen van voertuigen moet plaatsvinden. Daarnaast schrijft de Eurovignetrichtlijn voor dat de vrachtwagenheffing en het Eurovignet niet tegelijkertijd mogen worden toegepast.

In de richtlijn betreffende de interoperabiliteit van Europese elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (de EETS-richtlijn, Richtlijn (EU) 2019/520)⁶ staan voorwaarden om de interoperabiliteit tussen elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Europese Economische Ruimte (EER) te waarborgen. De richtlijn is van toepassing op de elektronische inning van alle typen tolgeden op het hele wegennet binnen de EER. De richtlijn is ook van toepassing op de vrachtwagenheffing. Met de nieuwe richtlijn die op 19 maart 2019 is gepubliceerd kan Nederland voor de handhaving van de vrachtwagenheffing bij andere landen in de EER kentekengegevens opvragen en vervolgens een boete aan de houder van de vrachtwagen opsturen. Dit maakt de handhaving effectiever en efficiënter en leidt tot een gelijk speelveld. De wijzigingen in de EETS-richtlijn zijn meegenomen in dit wetsvoorstel. Parallel aan dit wetsvoorstel wordt een wetsvoorstel voor de implementatie van de EETS-richtlijn voorbereid (Implementatiewet EETS-richtlijn⁷). Samen voorzien deze in (her)implementatie van de richtlijn die als belangrijkste doelstellingen heeft dat de interoperabiliteit tussen Europese tolsystemen en de handhaafbaarheid ook tussen landen wordt verbeterd.

De genoemde richtlijnen laten de vrijheid van landen om voorschriften over wegeninfrastructuurheffing en belastingaangelegenheden vast te stellen onverlet. Ook beletten de

⁵ 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 187).

⁶ Richtlijn 2019/520/EU van het Europees parlement en de Raad van 19 maart 2019 tot herschikking van Richtlijn 2004/52/EU betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91).

⁷ Dit is de werktitel.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Europese kaders niet de opbrengsten van heffing aan te wenden voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector.

Voor zover dit wetsvoorstel voorziet in implementatie van de genoemde richtlijnen, is aan het einde van deze memorie van toelichting een transponeringstabel opgenomen.

Europese kaders voor de bescherming van persoonsgegevens worden in hoofdstuk 5 van deze toelichting genoemd.

1.5 Nieuwe wet

De huidige wetgeving biedt geen grondslag voor het invoeren van een vrachtwagenheffing. De Wegenwet verplicht tot het dulden van iedereen op de openbare weg. Zonder wettelijke voorziening kan hiervan niet worden afgeweken. De twee tolwetten die Nederland kent (Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 en de Tunnelwet Westerschelde) gaan uit van tol per passage van een wegvak. Deze wetgeving is niet geschikt voor invoering van de vrachtwagenheffing, waarbij met boordapparatuur kilometers op beprijde wegvakken geregistreerd worden en per kilometer betaald moet worden.

Het wetsvoorstel biedt een grondslag voor de vrachtwagenheffing in navolging van buurlanden en overige EU-lidstaten. Voor een heffing door het Rijk geldt op grond van artikel 104 van de Grondwet dat die bij de wet geregeld moet worden. Dat betreft in ieder geval een wettelijke borging van wie de belastingplichtige is, het bedrag van de heffing (tarief) en het belastingplichtige feit. Dat bevordert de rechtszekerheid en biedt burgers en bedrijven houvast.

2. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

2.1 Inleiding

De regering staat een systeem voor de vrachtwagenheffing voor ogen dat betrouwbaar, kostenefficiënt, beheersbaar, flexibel en gebruiksvriendelijk is. Bij de vormgeving van dit wetsvoorstel is gebruik gemaakt van onderzoek en van ervaring in andere Europese landen. Uit het internationaal vergelijkend onderzoek zijn lessen getrokken die zijn betrokken bij het opstellen van het beleidskader en dit wetsvoorstel. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de keuze voor het wegennet, de voertuigen waarvoor de heffing gaat gelden en de betrokkenen bij de uitvoering.⁸ Verder is gebruik gemaakt van de inbreng van diverse stakeholders. Ook onderzoeken naar de tariefhoogte conform de Eurovignetrichtlijn⁹, naar technische- en functionele eisen van het heffingssysteem¹⁰, naar de markt-

⁸ In de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 4 juni 2018 zijn de verscheidene onderzoeken aangekondigd (Kamerstukken II 2017/18, 31305, nr. 252). Onder meer het volgende onderzoek is verricht: Internationaal vergelijkend onderzoek naar vergelijkbare heffingen in elf landen (België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Hongarije, Slovenië, Polen, Tsjechië, Rusland, Slowakije). De resultaten van dat onderzoek zijn in de verzamelbrief wegvervoer en verkeersveiligheid van 17 september 2018 naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin staat een beschrijving van de inrichting van het heffingssysteem in elf Europese landen (Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, bijlage bij Kamerstukken II 2017/18, 29398, nr. 611).

⁹ Zie het Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht in voetnoot 8.

¹⁰ Hiervoor is onder andere een Architectuur Blauwdruk opgesteld waarin de belangrijkste ontwerpprincipes, de relevante rollen, taken, verantwoordelijkheden en belangrijkste stappen uit het vrachtwagenheffingsproces worden beschreven, conform de kaders die hiervoor gelden (waaronder de EETS-richtlijn), bijlage bij Kamerstukken II 2017/18, 31305, 262.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

en organisatiemodellen voor het heffingssysteem en naar het gebruik van bestaande *on-board unit* (OBU's) en dienstverlening (marktverkenning)¹¹ hebben ten grondslag gelegen aan het wetsvoorstel.¹²

Het wetsvoorstel bestaat uit de volgende onderdelen:

- Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen (begripsbepalingen, deze worden uitsluitend toegelicht in de artikelsgewijze toelichting)
- Hoofdstuk 2: Vrachtwagenheffing (belastbaar feit, heffingsplichtige en vrijstelling)
- Hoofdstuk 3: Tarieven (berekening en het bedrag van de heffing, registratie met boordapparatuur)
- Hoofdstuk 4: Gegevensbescherming (bescherming van persoonsgegevens)
- Hoofdstuk 5: Heffing en invordering (tolheffer, dienstverleningsovereenkomst en doorgeven aantal kilometers)
- Hoofdstuk 6: Dienstaanbieder (hoofddienstaanbieder)
- Hoofdstuk 7: Terugsluis (meerjarenprogramma terugsluis)
- Hoofdstuk 8: Handhaving en strafbepalingen (toezicht en bestuurlijke boete)
- Hoofdstuk 9: Bezwaar en beroep
- Hoofdstuk 10: Wijziging andere wetten
- Hoofdstuk 11: Slotbepalingen, waaronder de speedregeling

Uitgangspunten voor het wetsvoorstel

Bij het ontwerpen van het wetsvoorstel zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd. Deze zijn in het genoemde Beleidskader Vrachtwagenheffing opgenomen.¹³ Het gaat om:

- Aansluiting bij de ons omringende landen.
- Het principe van "één on-board unit, één contract, één factuur".
- De terugsluis van netto-opbrengsten naar de vervoerssector draagt bij aan de in het regeerakkoord opgenomen CO₂-reductieopgave voor transport en de wens om te komen tot een slim en duurzaam vervoerssysteem.
- Substantiële uitwijk van vrachtverkeer naar het onderliggende wegennet moet worden beperkt vanwege de mogelijke negatieve effecten daarvan.
- Het systeem van registratie moet betrouwbaar zijn, dat wil zeggen dat het systeem voor vrachtwagenheffing voldoende zekerheid geeft dat elke gereden kilometer op het netwerk waarop de heffing geldt, op betrouwbare wijze wordt geregistreerd en ingevorderd.
- De heffing is gedifferentieerd op basis van gewichtsklasse van (het samenstel van) de vrachtwagen (en de oplegger) en de milieueigenschappen (euro-emissieklasse) conform de Eurovignet-richtlijn.
- De handhaving is gericht op zowel de bevordering van de betalingsmoraal (preventieve werking) als het aanpakken van overtreders (corrigerende werking). Daarbij zijn de sancties doeltreffend, evenredig en afschrikkend, zoals de Europese kaders ook vereisen.
- Er worden niet meer gegevens verzameld dan nodig is voor de uitvoering van de vrachtwagenheffing. Ook zullen de gegevens niet langer worden bewaard dan nodig is. Voorts geldt het beginsel van bescherming van privacy van betrokkenen in het uiteindelijke ontwerp ('privacy and security by

¹¹ Panteia, Onderzoek on-board units en dienstverlening. Marktverkenning, eindrapport 2018, bijlage bij Kamerstukken II 2017/18, 29398 nr. 611.

¹² Het onderzoek richtte zich op de keuze voor een markt- en organisatiemodel waarbij het om de vraag ging wat de markt kan doen en wat de overheid moet doen. In dit onderzoek zijn de markt- en organisatiemodellen geïdentificeerd die in het buitenland werken. Die modellen zijn vervolgens beoordeeld op kansen, risico's en toepasbaarheid in de Nederlandse context. Zie Afweging varianten markt- en organisatiemodellen, PWC, juni 2018, bijlage bij Kamerstukken II 2017/18, 31305, 272.

¹³ Beleidskader Vrachtwagenheffing. Technische aspecten zijn uitgewerkt in het globaal ontwerp, bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 31305, 272.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

design') door in verschillende fasen van wetgeving en uitvoering een Privacy Impact Assessment (PIA) te doen.

Het systeem in het kort

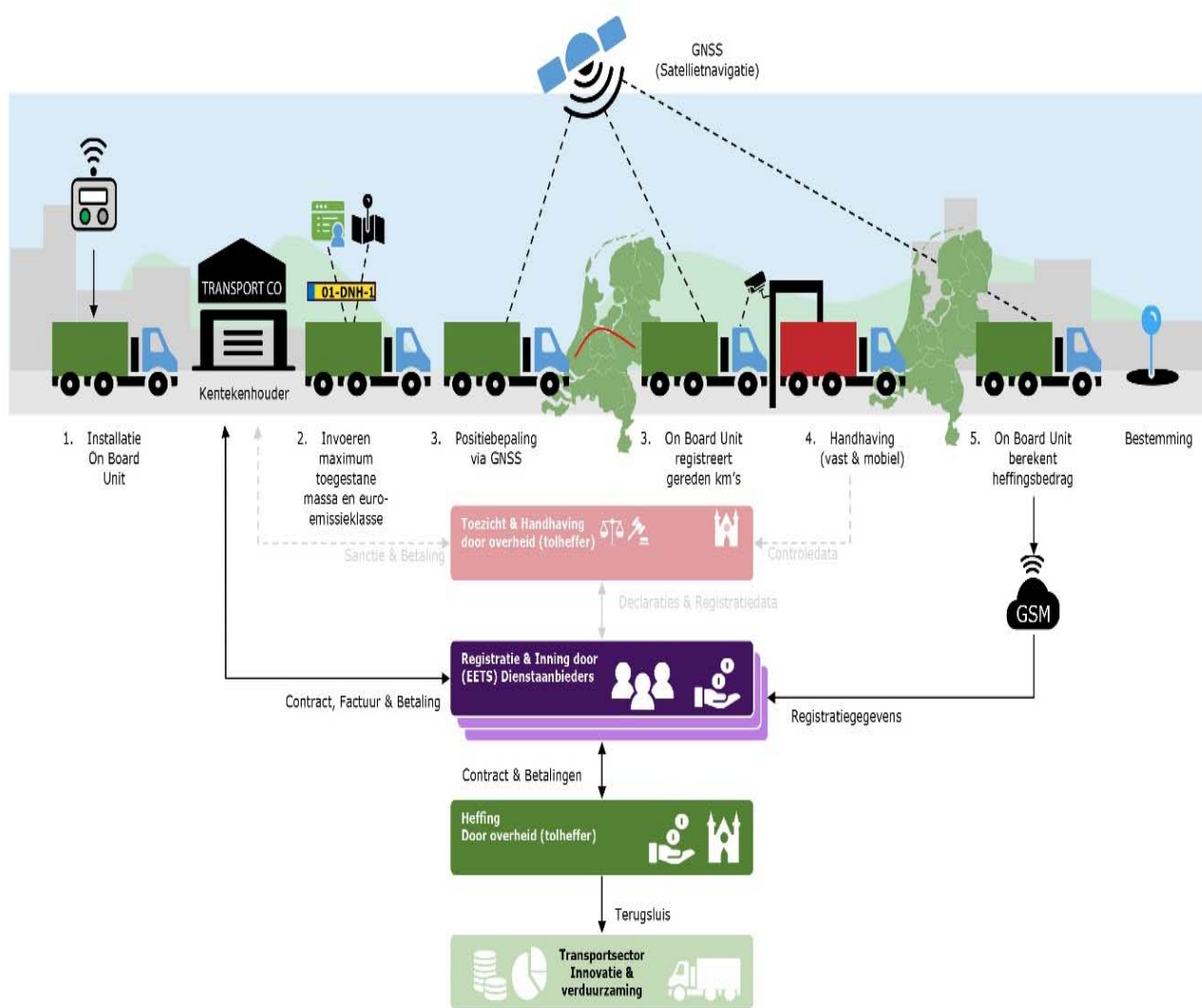
Het wetsvoorstel leidt ertoe dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tolheffer is van een vrachtwagenheffing per gereden kilometer, waarvan de hoogte afhankelijk is van maximummassa en emissieklasse van een vrachtwagen. De heffing geldt voor binnenlandse en buitenlandse motorrijtuigen bedoeld voor het vervoeren van goederen (vrachtwagens) met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg. Ook opleggertrekkers waarvan het trekkend voertuig een toegestane maximum massa van minder dan 3.500 kg heeft maar met getrokken voertuig als het samenstel een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg heeft (BE-trekkers) zijn heffingsplichtig. Dit is net als in België. De vrachtwagenheffing wordt in beginsel geheven op alle autosnelwegen en daarnaast op wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Daarmee worden naar verwachting negatieve effecten voor de omgeving beperkt. Wegvakken, dat wil zeggen specifieke wegen of een deel daarvan, worden op wetsniveau aangewezen omdat het aanwijzen van wegvakken bepalend is voor het belastbaar feit. Alleen in spoedeisende gevallen is het mogelijk om door middel van een snelle procedure extra wegvakken aan te wijzen (spoedregeling) of op bepaalde wegvakken het tarief op € 0,00 te stellen.

In figuur 1 is het systeem van de vrachtwagenheffing schematisch weergegeven.¹⁴

¹⁴ 'Architectuurblauwdruk vrachtwagenheffing Nederland' bevat een uitgebreidere beschrijving van het systeem van de vrachtwagenheffing, bijlage bij Kamerstukken II 2017/18, 31305, nr. 262. Inmiddels zijn enige termen aangepast en is het beleidskader getoetst aan de terminologie en uitgangspunten van de nieuwe EETS-richtlijn.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Figuur 1: Schema van de werking van de vrachtwagenheffing.



Hierna worden de onderdelen kort toegelicht.

- Het principe van de vrachtwagenheffing is dat voor het gebruik van een vrachtwagen (vanaf 3.500 kg) een heffing wordt betaald voor het aantal gereden kilometers op wegvakken waarvoor de heffing geldt. De hoogte van het tarief hangt af van de toegestane maximum massa van het samenstel in kilogram en de euro-emissieklasse van de vrachtwagen en is gemiddeld € 0,149 (prijsspeil 2018) per gereden kilometer. Bij het tarief is gezocht naar een balans tussen enerzijds het genereren van netto-opbrengsten voor de terugsluis en anderzijds

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

het bewaken van de Nederlandse concurrentiepositie ten opzichte van haar buurlanden. Daarom is aangesloten bij de gemiddelde tarieven zoals gehanteerd worden in België en Duitsland.¹⁵ Door te heffen op basis van de afgelegde afstand wordt invulling gegeven aan het principe 'de gebruiker betaalt'. Door zowel binnenlands- als buitenlands vrachtverkeer te laten meebetalen betaalt elke gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

- De houder van een vrachtwagen die gebruik wil maken van weginfrastructuur, dient hiervoor boordapparatuur mee te nemen of te installeren in de vrachtwagen. Wanneer de vrachtwagen zich bevindt op wegvakken waarvoor de heffing geldt, worden de gereden kilometers op de 'tolwegen' (de aangewezen, beprijste wegen) geregistreerd met behulp van de boordapparatuur.
- Private aanbieders van toldiensten zorgen voor deze registratie en voor het namens de houder voldoen van de verschuldigde vrachtwagenheffing. Hiervoor hebben houders van vrachtwagens een dienstverleningsovereenkomst met deze dienstaanbieders. Als de houder niet aan de dienstaanbieder betaalt, is dit een privaatrechtelijke kwestie.
- De private dienstaanbieders sluiten een contract met een publieke organisatie die zorgt voor de operationele uitvoering van de vrachtwagenheffing. Een publieke organisatie voert ook controle op de dienstaanbieders uit.
- Door middel van controleapparatuur en fysiek toezicht langs de kant van de weg wordt frequent gecontroleerd of vrachtwagens over correct werkende boordapparatuur beschikken. Een publieke handhavende instantie stelt vast of er sprake is van een overtreding door de houder van een vrachtwagen.
- De netto-opbrengsten van de heffing vloeien terug naar de vervoerssector voor innovatie en verduurzaming (terugsluis).

Het wetsvoorstel voldoet met dit systeem aan de hiervoor geschetste uitgangspunten.

In dit hoofdstuk wordt in de volgorde van het wetsvoorstel nader ingegaan op de vrachtwagenheffing (paragraaf 2.2), tarieven (paragraaf 2.3), gegevensbescherming (paragraaf 2.4), heffing en invordering (paragraaf 2.5) dienstaanbieder (paragraaf 2.6), terugsluis (paragraaf 2.7), handhaving en strafbepalingen (paragraaf 2.8), bezwaar en beroep (paragraaf 2.9), wijziging andere wetten (paragraaf 2.10) en slotbepalingen, waaronder de spoedregeling (paragraaf 2.11). Ook wordt nader toegelicht hoe het wetsvoorstel de geschetste doelstellingen realiseert.

2.2 Vrachtwagenheffing

Voor het kunnen heffen en invorderen van de vrachtwagenheffing bevat het wetsvoorstel een belastbaar feit (het rijden op een beprijst wegvak zoals op wetsniveau wordt aangewezen), de heffingsplichtige (de houder van een vrachtwagen die niet is vrijgesteld) en het bedrag van de heffing (het tarief). In hoofdstuk 2 van het wetsvoorstel staan de eerste twee elementen van de heffing (dit

¹⁵ De gemiddelde tarieven in de buurlanden liggen op dit moment rond € 0,15/km. De tarieven in België variëren tussen de € 0,076/km en € 0,301/km. En in Duitsland variëren de tarieven tussen de € 0,093/km en € 0,262/km.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

wordt toegelicht in deze paragraaf) en in hoofdstuk 3 het tarief (zie paragraaf 2.3 van deze toelichting).

Belastbaar feit

De vrachtwagenheffing wordt per kilometer in rekening gebracht voor vrachtwagens die op bij wet aangewezen wegvakken rijden (beprijste wegen). Wegvakken waar de vrachtwagenheffing wordt geheven, zijn opgenomen in bijlage 1 bij het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel gaat ervan uit dat iedere kentekenhouder van een vrachtwagen boordapparatuur aan moet hebben staan als die zich op de weg bevindt, ook op wegen waarvoor de heffing niet geldt. Dit heeft tot doel dat de individuele vrachtwagenchauffeur niet telkens zijn boordapparatuur moet inschakelen als hij op een wegvak komt waar de vrachtwagenheffing wordt geheven. Hiermee worden veiligheidsproblemen voorkomen doordat er geen afleiding is vanwege het in- en uitschakelen van de boordapparatuur. Ook wordt voorkomen dat onbedoelde overtredingen bij aan- en uitzetten van de boordapparatuur plaatsvinden. Dit zou ook een extra last voor de handhaving vormen.

Het wijzigen van de lijst van wegvakken die in de bijlage zijn opgenomen, zal in beginsel alleen door een wetswijziging kunnen plaatsvinden. Het is vanwege de verkeersveiligheid, bereikbaarheid of fysieke leefomgeving in bepaalde spoedeisende gevallen mogelijk om door middel van een snelle procedure, vooruitlopend op een wetswijziging, wegvakken aan te wijzen waar de vrachtwagenheffing gaat gelden. Deze regeling zal alleen in uitzonderingsgevallen worden toegepast. In paragraaf 2.11 wordt deze spoedregeling toegelicht.

De volgende figuur bevat een indicatieve kaart van het heffingsnetwerk van Nederland.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Figuur 2: Heffingsnetwerk van Nederland



Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Het wegennet waarop de heffing gaat gelden is onderwerp geweest van onderzoek en overleg met de wegbeheerders (waterschappen, gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat) en met werkgroepen en commissies van de Unie van Waterschappen (UvW), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO). Als uitgangspunt is gehanteerd dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen.

Om tot een goede aanwijzing van wegen te komen, is begonnen met modelstudies op basis waarvan is berekend dat met een heffing op alleen snelwegen er naar verwachting een toename van 10 tot 15% van het vrachtverkeer op het onderliggend wegennet (dit zijn wegen die niet in beheer zijn bij het Rijk) plaatsvindt.¹⁶ Dit zou negatieve gevolgen kunnen hebben voor de verkeersveiligheid en de fysieke leefomgeving. Door de heffing ook op andere wegen te laten gelden neemt het mogelijke uitwijkgedrag naar het onderliggend wegennet af.

De modelstudies zijn verrijkt met de uitkomsten van overleg en met ervaring van vertegenwoordigers van de vervoerssector. Zo is per provincie een aantal bijeenkomsten gehouden en is regionale kennis over het wegennet en de omgeving opgehaald om te bepalen op welke wegen buiten de autosnelwegen uitwijk aan de orde zou kunnen zijn, of de modelinschattingen plausibel zijn en of er andere redenen zijn om wegen juist wel of niet aan te wijzen. Ook kunnen bijzondere omstandigheden maken dat een wegvak niet of juist wel moet worden toegevoegd. Zo kan bijvoorbeeld een rol spelen of een weg door of nabij een Natura 2000-gebied of woonwijk loopt.

De volgende wegvakken zijn opgenomen in bijlage 1 van het wetsvoorstel:

- alle autosnelwegen (A-wegen), met twee uitzonderingen omdat dit "losse" wegen betreft die niet aansluiten op de rest van het snelwegennet. Het gaat om de A31 (circa 18 km) in de provincie Friesland en de A270 (circa 3 km) in Noord-Brabant;
- wegen waarop naar verwachting uitwijkend vrachtverkeer van substantiële omvang ontstaat bij heffing op alleen autosnelwegen. Dit geldt voor met name N-wegen en enkele gemeentelijke hoofdwegen, vooral in het midden en zuiden van Nederland. Op basis van regionale kennis is een aantal wegen hiervan uitgezonderd omdat de weg geschikt is voor de opvang van extra vrachtverkeer en de weg niet grenst aan een woonwijk en de weg niet door of langs een Natura 2000-gebied gaat.

Het te beprijzen wegennet is dus zodanig gekozen, dat wegen waarop uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht zoveel mogelijk aan dat wegennet zijn toegevoegd. Mocht in de praktijk blijken dat er toch enige uitwijk plaatsvindt naar niet heffingsplichtige wegen, dan zullen maatregelen worden getroffen. Hiervoor zal na invoering van de vrachtwagenheffing het vrachtverkeer gemonitord worden. In spoedeisende gevallen kan een uitwijkroute snel via de spoedregeling worden opgenomen in het heffingsnetwerk.

Heffingsplichtige

¹⁶ MuConsult, Effectstudies vrachtwagenheffing, Eindrapport 2018, bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 268.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

De vrachtwagenheffing wordt geheven van de houder van een vrachtwagen. Dit is in beginsel degene op wiens naam de vrachtwagen is gesteld in het kentekenregister. Het wetsvoorstel sluit op dit punt onder meer aan bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv), waarbij de kentekenhouder een centrale rol speelt.

De heffing gaat gelden voor binnenlandse en buitenlandse motorrijtuigen bedoeld voor het vervoeren van goederen (vrachtwagens) met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg. Dit gaat gelden in alle Europese landen met een tolplicht voor vrachtwagens. Alleen Duitsland vormt daar een uitzondering op. Daar geldt een tolplicht (Maut) vanaf 7.500 kg.

Landbouw- en bosbouwtrekkers, mobiele kranen en motorrijtuigen met beperkte snelheid zijn uitgezonderd van de vrachtwagenheffing omdat deze voertuigen niet primair bedoeld zijn voor goederenvervoer.

De heffing geldt verder niet voor bestelauto's met een toegestane maximum 3.500 kg of minder. Wel vallen bestelwagens die een zware oplegger kunnen trekken, onder de heffing. Het gaat om zogenoemde BE-trekkers.¹⁷ Dit zijn voertuigen die met een BE-rijbewijs bestuurd kunnen worden en ingericht zijn om met oplegger te rijden. Deze voertuigen zijn heffingsplichtig omdat er anders ten opzichte van lichte vrachtwagens concurrentievervalsing ontstaat. BE-trekkers kunnen namelijk vrijwel net zo veel lading vervoeren als lichte vrachtwagens die onder de heffing vallen.

De volgende categorieën zijn vrijgesteld van de heffingsplicht:

- voertuigen die uitsluitend worden gebruikt door defensie, politie en brandweer en op hun naam staan;
- niet gekentekende vrachtwagens die zijn ingericht en worden gebruikt voor aanleg en onderhoud van wegen;
- vrachtwagens met een handelaarskenteken;
- vrachtwagens die worden gebruikt als vuilniswagen, kolkenzuigers en straatvegers;
- vrachtwagens waarvoor een schorsing geldt als bedoeld in hoofdstuk IV, paragraaf 6, van de Wegenverkeerswet 1994, bijvoorbeeld als een vrachtwagen APK gekeurd moet worden.

De vrijstellingen betreffen voertuigen die op basis van de Eurovignetrichtlijn mogen worden vrijgesteld en sluiten aan bij de vrijstellingen die zijn opgenomen in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 en de Tunnelwet Westerschelde. Een deel van deze categorieën voertuigen zijn in het kentekenregister als zodanig herkenbaar. Dat vergemakkelijkt de handhaving en draagt bij aan het beperken van handhavingskosten. Voertuigen van defensie en niet gekentekende vrachtwagens die zijn ingericht en worden gebruikt voor aanleg en onderhoud van wegen, zijn ook vrijgesteld. Deze categorieën zijn niet herkenbaar in het kentekenregister. Als ze niet zouden zijn vrijgesteld, zou dat de handhaving ingewikkelder maken omdat dan niet automatisch in beeld gebracht kan worden wie de houder van de vrachtwagen is.

Naast deze voertuigen mogen volgens de Eurovignetrichtlijn voertuigen die worden gebruikt voor aanleg en onderhoud van wegen worden vrijgesteld. Deze voertuigen zijn al vrijgesteld van de MRB. Omdat het in praktijk lastig is te beoordelen of de betreffende voertuigen gebruikt worden voor aanleg

¹⁷ BE-trekkers zijn voertuigen die uit twee delen bestaan en gezamenlijk een eenheid vormen, die gezamenlijk een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg hebben en die naar hun aard bedoeld zijn voor het vervoer van goederen. Zie hiervoor ook de artikelsgewijze toelichting bij artikel 1 van het wetsvoorstel dat over het begrip vrachtwagen gaat.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

en beheer van wegen of voor andere doeleinden, worden deze voertuigen niet vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. Hetzelfde geldt voor voertuigen voor intern gebruik (die geringe afstanden over de openbare weg rijden). Deze voertuigen zullen overigens zelden of nooit gebruik maken van wegen waarop de heffing geldt.

Voertuigen die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt als vuilniswagen, kolkenzuiger of straatveegwagen zijn ook vrijgesteld van de vrachtwagenheffing omdat ze gericht zijn op schoonmaak- of onderhoudsactiviteiten en niet bedoeld zijn of gebruikt worden voor goederenvervoer.

Veder kan op verzoek van de houder vrijstelling worden verleend voor:

- voertuigen die ten minste veertig jaar geleden voor het eerst zijn toegelaten en die niet bedrijfsmatig worden gebruikt;
- vrachtwagens met een betonpomp zonder mixer.

Voor deze voertuigen geldt dat die niet bedoeld zijn of gebruikt worden voor goederenvervoer.

2.3 Tarieven

Naast het belastbare feit en de heffingsplichtige bevat het wetsvoorstel een ander wezenlijk element van de heffing, namelijk het tarief (hoofdstuk 3 van het wetsvoorstel). In hoofdstuk 3 van het wetsvoorstel is ook de registratie van de boordapparatuur geregeld. Registratie van de kilometers is namelijk nodig voor de berekening van de vrachtwagenheffing.

Tariefbepaling en –differentiatie

De in rekening te brengen vrachtwagenheffing wordt bepaald aan de hand van het aantal geregistreerde kilometers op de in bijlage 1 aangewezen wegvakken. Om te voorkomen dat door inflatie de reële omvang van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing afneemt, voorziet het wetsvoorstel erin om de tarieven te indexeren. De tarieven zullen nadat de heffing van toepassing is geworden jaarlijks geïndexeerd worden volgens de Indexering Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) zoals deze jaarlijks door het CPB in haar Centraal Economisch Plan wordt gepubliceerd. De tarieven zijn vastgesteld op basis van prijspeil 2018.

Het bedrag van de heffing (tarief) in het wetsvoorstel is gedifferentieerd op basis van gewichtsklasse van (het samenstel van) de vrachtwagen (en de oplegger) en de milieueigenschappen (euro-emissieklasse). De Eurovignetrichtlijn stelt, behoudens enkele niet van toepassing zijnde uitzonderingsmogelijkheden, een differentiatie op basis van euro-emissieklasse verplicht.¹⁸ Nederland is vrij om een verdeling naar gewichtsklasse te maken. De klasse-indeling voor de tariefdifferentiatie sluit aan op het systeem van België.¹⁹

De Eurovignetrichtlijn bepaalt dat de tarieven moeten worden gedifferentieerd naar euro-emissieklasse maar die richtlijn bevat geen regels voor de wijze van differentiatie. De enige plicht is dat het maximale tarief ten hoogste tweemaal het tarief van de schoonste emissieklasse mag zijn. De schoonste klasse is EURO VI en schoner. Daar vallen ook emissieloze voertuigen onder. De richtlijn

¹⁸ Artikel 7 octies, eerste lid, Richtlijn 1999/62/EG.

¹⁹ België kent een differentiatie op basis van euro-emissieklasse, gewicht en locatie (per gewest). Zie artikel 2.4.4.0.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit. Duitsland hanteert een differentiatie op basis van gewicht in combinatie met het aantal assen en euro-emissieklasse (Bijlage 1 bij het Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, Bundesfernstraßenmautgesetz - BFStrMG).

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

kent geen aparte klasse voor *zero emission* (elektrisch of waterstof aangedreven voertuigen) en *low emission* (hybride) vervoer.

Voor de differentiatie op EURO-emissieklassen is gekozen voor de op grond van de Eurovignetrichtlijn maximaal toegestane verhouding tussen het tarief voor EURO-0 en EURO-VI-voertuigen. Dit draagt bij aan het gebruik van schonere vrachtwagens. Hiermee wordt ook uitvoering gegeven aan de motie-Van der Graaf/Schonis waarin de regering is verzocht om verschillende varianten voor tariefdifferentiatie uit te werken om schoon en duurzaam vrachtvervoer te stimuleren.²⁰

Registratie met boordapparatuur

In het wetsvoorstel wordt bepaald dat de registratie van gereden kilometers, die nodig is voor de berekening van de vrachtwagenheffing, plaatsvindt met behulp van boordapparatuur. Tenzij de houder van een vrachtwagen is vrijgesteld van de vrachtwagenheffing, zorgt de houder van de vrachtwagen voorafgaand aan het gebruik van de weg ervoor dat de vrachtwagen is uitgerust met werkende boordapparatuur die aan hem ter beschikking gesteld is door een dienstaanbieder en dat die is ingeschakeld.

De registratie vindt plaats met behulp van boordapparatuur, bijvoorbeeld een OBU. Onder boordapparatuur wordt verstaan aan boord van de vrachtwagen geïnstalleerde of meegenomen hardware- en softwarecomponenten. Dit sluit aan bij andere Europese lidstaten met een afstandsgebonden heffing voor vrachtverkeer.²¹ Elk te naam gestelde vrachtwagen dient, bij gebruik van de openbare weg, altijd te beschikken over werkende boordapparatuur. Als de vrachtwagen gebruik maakt van een niet-beprijsd deel van het netwerk, worden geen kilometers geregistreerd. Wel is er sprake van positiebepaling zodat de boordapparatuur signaleert wanneer een heffingsplichtig wegvak wordt betreden en er dus kilometers geregistreerd moeten worden. De regering kiest met dit wetsvoorstel voor deze opzet vanwege verkeersveiligheid en gebruikersgemak. Een eenduidig systeem vergemakkelijkt niet alleen het gebruik voor de houder van de vrachtwagen, maar ook de handhaving.

De dienstaanbieder is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van boordapparatuur, het registreren van de gereden kilometers, het voldoen van het verschuldigde bedrag namens de houder en het onderhouden van de klantrelatie inclusief de daarbij te verwerken persoonsgegevens. Het wetsvoorstel bevat een bepaling dat bovenstaande elementen worden vastgelegd in de dienstverleningsovereenkomst tussen gebruiker en dienstaanbieder (zie verder paragraaf 2.5 van deze toelichting).

Het voordeel van een dienstaanbieder is enerzijds dat de heffing en invordering voor de Minister veel overzichtelijker wordt en anderzijds dat de houder van een vrachtwagen een dienstaanbieder kan kiezen die het beste aansluit bij zijn persoonlijke voorkeuren. Daarbij kan worden gekozen tussen de hoofddienstaanbieder of een EETS-aanbieder. De hoofddienstaanbieder wordt verplicht om met een ieder die dat wenst een contract te sluiten (dit is geregeld in hoofdstuk 6 van het wetsvoorstel en wordt in paragraaf 2.6 hieronder toegelicht). Hiermee wordt verzekerd dat bij *livegang* van het stelsel elke houder van een vrachtwagen aan zijn verplichtingen kan voldoen en over boordapparatuur kan beschikken. De regering streeft ernaar dat bij de start van de heffing meerdere EETS-aanbieders in Nederland actief zullen zijn.

²⁰ Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 286.

²¹ KPMG, Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, 2018, bijlage bij Kamerstukken II 2017/18, 29398, nr. 611.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Het wetsvoorstel bevat voor de houder van een vrachtwagen een verplichting om aan de dienst aanbieder te melden dat bijvoorbeeld de boordapparatuur signaleert dat er niet meer voldaan wordt aan de bij deze wet of de daarop berustende regelgeving bepaalde vereisten. Dit is bijvoorbeeld het geval als de houder constateert dat de boordapparatuur niet goed werkt. Ook dient de houder van een vrachtwagen te melden wanneer hij een signaal ontvangt dat een betaalmiddel ontoereikend is geworden. Voldoet de houder van een vrachtwagen niet aan deze verplichtingen, dan loopt hij risico op een bestuurlijke boete in verband met niet-werkende boordapparatuur. De dienst aanbieder geeft instructies aan de houder van de vrachtwagen (of de bestuurder in het geval dat diegene niet de houder van de vrachtwagen is). Het doel hiervan is dat de houder van een vrachtwagen zo snel mogelijk zijn weg kan vervolgen, zonder het risico te lopen op een boete. Nadere regels hiervoor worden bij algemene maatregel van bestuur gesteld. De invulling die de regering thans voorziet is dat het kan gaan om regels die het mogelijk maken om binnen een bepaalde termijn te zorgen voor vervangende boordapparatuur.

2.4 Gegevensbescherming

Bij de uitvoering van de vrachtwagenheffing zullen persoonsgegevens worden verwerkt, zowel door overheidsinstanties als door private partijen die een rol hebben in de gegevensverstrekking in de keten. De vrachtwagenheffing voldoet aan de wettelijke eisen die de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en de Uitvoeringswet AVG (UAVG) hieraan stellen. Het systeem is zo ontworpen dat er niet meer gegevens worden verzameld dan nodig is voor de uitvoering van de vrachtwagenheffing. Ook zullen de gegevens niet langer worden bewaard dan nodig is. Hiervoor is een Private Impact Assessment (PIA) opgesteld, zie paragraaf 6.4.

Het doel van de gegevensverwerking is ervoor te zorgen dat de vrachtwagenheffing betaald en ingevorderd kan worden. Het wetsvoorstel voorziet in een grondslag voor gegevensverwerking (hoofdstuk 4). Ook geeft het verder invulling aan de bestaande juridische kaders door:

- het benoemen van verwerkingsstromen en verwerkingsverantwoordelijken; en
- het normeren van bewaartermijnen voor de verschillende gegevensstromen.

De verplaatsingsgegevens mogen in geanonimiseerde vorm worden verwerkt voor verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer.

Verwerkingsverantwoordelijken

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt aangewezen als verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens die worden gebruikt voor de heffing en invordering van de vrachtwagenheffing, het toezicht op de naleving en de handhaving, het opleggen en invorderen van een eventuele bestuurlijke boete en het informeren van houders van wie geen overeenkomst met een dienst aanbieder is geregistreerd. De persoonsgegevens waarom het gaat worden bij algemene maatregel van bestuur aangewezen en mogen alleen worden gebruikt voor het doel van de genoemde uitoefening van taken en bevoegdheden.

De dienstverlener is aangewezen als verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens die hij gebruikt in het kader van de dienstverleningsovereenkomst. Het wetsvoorstel bevat een verbod voor het verstrekken van deze gegevens aan derden zonder toestemming van de betrokkene.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Bewaartermijnen

Het wetsvoorstel bevat zowel voor de Minister als voor de dienstverlener een bepaling die er voor zorgt dat gegevens niet langer worden bewaard dan nodig is voor het doel waarvoor ze worden gebruikt. Zo mogen gegevens die bestemd zijn voor de betaling door de Minister in beginsel niet langer worden bewaard dan vijf jaar. Deze termijn sluit aan bij de verjaringstermijn van een dergelijke vordering in geld. De geregistreerde verplaatsingsgegevens mogen door de Minister niet langer bewaard worden dan twaalf weken. De dienstverlener bewaart de persoonsgegevens niet langer dan nodig en de verplaatsingsgegevens niet langer dan een jaar. De bepalingen in dit wetsvoorstel laten andere wettelijke bewaartermijnen onverlet.

2.5 Heffing en invordering

Systeem van heffing en invordering

Het wetsvoorstel bevat regels over heffing en invordering (hoofdstuk 5). Het systeem van heffen en invorderen is met inachtneming van de EETS-richtlijn opgezet. Samengevat is het als volgt:

-De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is degene die de opbrengst van de vrachtwagenheffing ontvangt (de tolheffer). Tussen de heffingsplichtige houder van de vrachtwagen en de tolheffer zit de dienstaanbieder die zorgt voor betaling namens de houder van de vrachtwagen. De houder heeft een privaatrechtelijke dienstverleningsovereenkomst met de dienstaanbieder (de dienstaanbieder is het dagelijkse aanspreekpunt van de houder).

- De Minister geeft dagelijks een beschikking voor het over een periode van een dag verschuldigde bedrag (dit betreft een bestuursrechtelijke geldschuld als bedoeld in titel 4.4 Algemene wet bestuursrecht). Deze stuurt hij aan de dienstaanbieder.

-De dienstaanbieder stort de verschuldigde gelden aan de Minister. Het wetsvoorstel bevat hiertoe verplichtingen voor de dienstaanbieder.

Hieronder worden bepaalde elementen uit dit systeem nader toegelicht.

Tolheffer

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal optreden als enige tolheffer voor de vrachtwagenheffing. Dit is een tolheffer in de zin van de EETS-richtlijn. Als tolheffer is de Minister verantwoordelijk voor het heffen van de vrachtwagenheffing.

Betalingsverplichting

Door heffing van de vrachtwagenheffing ontstaat een betalingsverplichting aan het bestuursorgaan Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Titel 4.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) is hierop van toepassing. Deze regeling voor bestuurlijke geldschulden is dan ook van toepassing voor zover het onderhavige wetsvoorstel daar niet van afwijkt. De beschikking wordt door de Minister aan de dienstaanbieder gestuurd. De betaling door de houder vindt plaats via de dienstaanbieder binnen twee weken na ontvangst van de beschikking. De Minister verstrekt een ontvangstbewijs als het bedrag van de vrachtwagenheffing is ontvangen.²² De Minister kan op grond van het contract met de dienstaanbieder betaling van de dienstaanbieder vorderen.

²² Deze verplichting volgt uit de Eurovignetrichtlijn (artikel 7 undecies, derde lid, Richtlijn 1999/62/EG).

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Dienstaanbieder en dienstverleningsovereenkomst

De houder van een vrachtwagen betaalt aan een private dienaarbieder, die de heffing betaalt aan de tolheffer. De EETS-richtlijn (2019/520/EU) verplicht EER-landen om EETS-aanbieders toe te laten. In een onderzoek naar de publieke taakverdeling en het markt- en organisatiemodel is gezien op welke manier dit model het beste kan worden ingericht.²³ Dit is hiervoor in paragraaf 2.3 al toegelicht.

Dit wetsvoorstel gaat er vanuit dat een dienaarbieder twee soorten overeenkomsten sluit:

1. een overeenkomst met de houder of gebruiker van een vrachtwagen (een dienstverleningsovereenkomst, waarvoor het wetsvoorstel specifieke eisen kent, zie hieronder);
2. een overeenkomst met de tolheffer waarin afspraken worden gemaakt over de betaling van het namens de houder verschuldigde bedrag en de vergoeding van de tolheffer aan de dienaarbieder voor de uitgevoerde diensten.

Naast de EETS-aanbieder kent het stelsel een hoofddienaarbieder. Het wetsvoorstel geeft de hoofddienaarbieder de speciale verplichting om met elke houder van een vrachtwagen die daarom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten. Gezien het feit dat EETS-aanbieders hun diensten ook in het buitenland aanbieden, is de verwachting dat veel houders van vrachtwagens een contract met een EETS-aanbieder zullen afsluiten in plaats van met een hoofddienaarbieder die alleen nationaal werkt. De hoofddienaarbieder is wel nodig om te kunnen voorzien in een contract voor de houder van een vrachtwagen die – om uiteenlopende redenen – geen contract met een EETS-aanbieder kan of wil sluiten. Hiermee wordt verzekerd dat bij *livegang* van het stelsel elke houder van een vrachtwagen aan zijn verplichtingen kan voldoen en over boordapparatuur kan beschikken. Zoals ook uit de EETS-richtlijn volgt, kan de hoofddienaarbieder in verband met deze laatste verplichting een daarop afgestemde vergoeding krijgen. Dit is dus een andere vergoeding dan de EETS-dienaarbieders krijgen. Aan welke eisen dienaarbieders verder moeten voldoen, staat toegelicht in paragraaf 2.6.

Voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt de heffing en invordering veel overzichtelijker door de tussenkomst van dienaarbieders. De dienaarbieder moet het door de houder verschuldigde tarief betalen aan de Minister, zolang de dienstovereenkomst tussen de dienaarbieder en de houder niet geschorst of beëindigd is. De heffingsplichtige is bevrijd van zijn betalingsverplichting als hij heeft betaald aan de dienaarbieder. Zou de houder niet betalen, maar heeft hij wel een dienstverleningsovereenkomst, die niet geschorst is, dan moet de dienaarbieder toch voor de geregistreerde kilometers betalen aan de tolheffer. Het wetsvoorstel stelt voor een goede en betrouwbare werking van de vrachtwagenheffing eisen aan de inhoud van de dienstverleningsovereenkomst. Deze eisen zijn onder meer dat alle voertuigdocumenten die nodig zijn om het kenteken, de toegestane maximum massa en de euro-emissieklasse van de vrachtwagen vast te stellen door de houder aan de dienaarbieder moeten worden overgelegd. Daarnaast kan de dienaarbieder van de houder een garantie eisen voor een toereikend betaalmiddel, zoals een creditcard of een tankpas. Verder schrijft het wetsvoorstel onderdelen in de dienstverleningsovereenkomst voor, zoals het door de dienaarbieder verstrekken van

²³ Vrachtwagenheffing. Onderzoek naar invulling publieke taken voor de uitvoering van vrachtwagenheffing, bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 272.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

boordapparatuur aan de gebruiker en het behouden van de functionaliteit daarvan en eisen aan facturering. Ook dient de dienstaanbieder in de dienstverleningsovereenkomst bijvoorbeeld aan te geven hoe hij de klantenrelatie beheert en hoe het beveiligings- en privacybeleid voor het systeem van de vrachtwagenheffing wordt uitgevoerd en nageleefd.

De gegevens van de boordapparatuur (locatie- en verplaatsingsgegevens) worden beheerd door de dienstaanbieder en worden gebruikt voor de facturering van het aantal geregistreerde kilometers. Tussen klant en dienstaanbieder kunnen ook andere afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld om de gegevens ook in te zetten voor *fleet management*. Daarnaast zal de dienstaanbieder over het algemeen (persoons)gegevens verwerken voor het uitvoeren van reguliere processen in de vrachtwagenheffing, zoals facturatie en het namens de houder voldoen van de verschuldigde vrachtwagenheffing. De bescherming van deze gegevens valt onder verantwoordelijkheid van de dienstaanbieder. Bij de verwerking van de gegevens zal de dienstaanbieder zich uiteraard moeten houden aan de AVG.

Het wetsvoorstel voorziet ook in de mogelijkheid voor de dienstaanbieder om onder bepaalde omstandigheden de dienstverleningsovereenkomst op te schorten, bijvoorbeeld als de houder van de vrachtwagen niet aan zijn betalingsverplichtingen voldoet. Hij zou anders gehouden blijven om verschuldigde bedragen te blijven voldoen aan de tolheffer, ook al ontvangt hij de bedragen niet. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat kan aan de houder van de vrachtwagen een bestuurlijke boete opleggen voor het gebruiken van boordapparatuur terwijl de overeenkomst is opgeschort.

Het wetsvoorstel draagt eraan bij dat de houder van een vrachtwagen een keuze kan maken voor het meest passende aanbod door een dienstaanbieder. De bepaling over de dienstverleningsovereenkomst laat onverlet dat een houder van een vrachtwagen tussenpersonen (*resellers*) kan inschakelen om namens hem een overeenkomst aan te gaan met de dienstaanbieder.

2.6 Dienstaanbieder

Om toegelaten te worden tot het Nederlandse vrachtwagenheffingssysteem moeten dienstaanbieders voldoen aan alle technische specificaties van het tolgebied die worden opgenomen in de zogeheten gebiedsverklaring (dit is een EETS-gebiedsverklaring als bedoeld in de EETS-richtlijn; deze wordt opgesteld door de tolheffer en bevat de voorwaarden voor de toelating tot het tolgebied). Alleen dan kan accreditatie van de dienstaanbieder plaatsvinden. De gebiedsverklaring gaat onder andere over het deel van het wegennet waarop de heffing van toepassing is, de heffingsplichtige vrachtwagens, de nauwkeurigheid van de metingen van vrachtwagens op tolwegen, de communicatie met de handhavingsdiensten en de stabiliteit van de financiële basis. De inhoud ervan wordt geregeld met de Implementatiewet EETS.

Zoals in paragraaf 3.2 verder wordt toegelicht, verplicht de EETS-richtlijn EER-landen om alle EETS-aanbieders toe te laten, mits zij voldoen aan de eisen van een tolgebiedsverklaring. Het wetsvoorstel regelt dat een EETS-aanbieder in een EETS-gebied wordt aanvaard als hij voldoet aan de verplichtingen en algemene voorwaarden die in de EETS-gebiedsverklaring zijn vermeld. Toegelaten aanbieders komen in aanmerking voor een passende vergoeding. Deze vergoeding moet de systematiek volgen van de vergoeding die met de hoofddienstaanbieder wordt afgesproken.

De regering streeft ernaar de markt van EETS-aanbieders zoveel mogelijk te benutten. Daartoe wordt beoogd dat bij de start van de heffing meerdere EETS-aanbieders in het Nederlandse toldomein hun

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

diensten aanbieden. Daarnaast wordt een hoofddienstaanbieder gecontracteerd zodat er zekerheid is dat bij aanvang van de vrachtwagenheffing, elke houder van een vrachtwagen een dienstverleningsovereenkomst kan aangaan. Zoals in paragraaf 2.5 al genoemd heeft de hoofddienstaanbieder de verplichting om met elke houder van een vrachtwagen die daarom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten. Deze krijgt een hogere, passende vergoeding. Hierdoor mag hij geen diensten in het buitenland aanbieden (reden waarom deze voorheen ook nationale dienaarbieder werd genoemd).

2.7 Terugsluis

Het wetsvoorstel bevat een bepaling voor de terugsluis van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing. De netto-opbrengsten bedragen de inkomsten van de vrachtwagenheffing na aftrek van de systeemkosten, de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en accijnzen.

Zoals in paragraaf 1.1 is aangegeven is in het regeerakkoord opgenomen dat de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing zullen worden teruggesluisd naar de Nederlandse vervoerssector. Dat wil zeggen dat de maatregelen in het kader van de terugsluis direct of indirect ten gunste komen van diezelfde vrachvervoerders. Dit wordt verder uitgewerkt met vertegenwoordigers van de vervoerssector (zie voor de verdere uitwerking hiervan paragraaf 4.5 van deze toelichting).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt elke vijf jaar een meerjarenprogramma vast. Deze beleidsagenda is gericht op innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Dit gebeurt na overleg met de drie brancheorganisaties van de wegvervoersector, evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en de Vereniging Eigen Rijders (VERN).²⁴ Het meerjarenprogramma geeft de bestedingen voor de komende vijf jaar weer. Het wetsvoorstel borgt dat het meerjarenprogramma zichtbaar maakt in welke mate bijgedragen wordt aan innovatie en verduurzaming van de vrachvervoersector. Hiermee is geborgd dat de terugsluis van opbrengsten bijdraagt aan de in paragraaf 1.3 opgenomen doelstellingen voor het wetsvoorstel.

2.8 Handhaving en strafbepalingen

Mede vanwege de betrouwbaarheid van het systeem, zal bij de vrachtwagenheffing, net als in het buitenland, handhavend worden opgetreden tegen het ontbreken van correctwerkende boordapparatuur en tegen het ontbreken van een geldig contract met een dienaarbieder voor de registratie van de heffing. De houder van een vrachtwagen wordt aansprakelijk voor het naleven van de geldende wet- en regelgeving. Voor de overtredingen is een keuze gemaakt tussen bestuursrechtelijke en strafrechtelijke sancties. Hiervoor is gekeken naar verschillende indicatoren en criteria.²⁵ Het gaat hier om een stelsel in open context. In beginsel zou dan een strafrechtelijk sanctiestelsel als vertrekpunt aangewezen zijn. Echter, voor zover "de aard en de ernst van de normschending" of "een geschokte rechtsorde" hier van toepassing zouden zijn, zijn deze niet zodanig dat er sprake zou moeten zijn van een strafrechtelijk sanctiestelsel waarin de overtreding verder gecriminaliseerd wordt dan nodig is. Bij een strafrechtelijke overtreding wordt iemand bijvoorbeeld opgenomen in de justitiële documentatie en kan dat een rol spelen bij het verkrijgen van een

²⁴ Dit is ook ter uitvoering van de motie-Schonis c.s., kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 282. In paragraaf 4.5 wordt hierop verder ingegaan.

²⁵ Zie ook Nader rapport bestuurlijke boetestelsels, Stcrt. 2018, nr. 31269 en Uitgangspunten handhaving bij de Kamerbrief over onderzoeken in het kader van de vrachtwagenheffing (d.d. 5 november 2018), bijlage bij kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 268.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

verklaring omtrent het gedrag. Het stelsel zoals het wetsvoorstel dat voorstaat is ook toegepast bij verkeersboetes. Er is in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) gekozen voor een bestuurlijke boete voor wat voor de inwerkingtreding van de Wahv een strafrechtelijke boete was. Ook voor de vrachtwagenheffing wordt een bestuurlijke boete voldoende doeltreffend geacht voor de handhaving.

Voor wat betreft de uitvoering van het opleggen en innen van de bestuurlijke boete kan de bestuurlijke boete door het bestuursorgaan (de toezichthouder) worden opgelegd. Er is geen betrokkenheid van de politie of het Openbaar Ministerie vereist, die vooral gericht zijn op het handhaven van strafrechtelijke overtredingen. De handhaving van de vrachtwagenheffing past niet goed bij hun taak.

Er is ook niet gekozen voor duale handhaving, waarbij een gedraging zowel met een bestuurlijke boete als met een strafrechtelijke sanctie kan worden gehandhaafd. De strafbare feiten, zoals computervredebreuk (*hacken*), zijn al gedekt door het Wetboek van Strafrecht. Het Openbaar Ministerie heeft daarmee een voldoende basis om op te kunnen treden.

Een combinatie van administratieve en fysieke handhaving draagt bij aan een geloofwaardig systeem van vrachtwagenheffing met een acceptabele gepercipieerde pakkans. De maatregelen lopen op van lichte maatregelen met (relatief) weinig consequenties voor de kentekenhouder naar zwaardere maatregelen met verdergaande consequenties. De sancties voldoen aan het uitgangspunt van doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties, zoals ook de Europese kaders vereisen. Daarbij is ook rekening gehouden met de specifieke en bijzondere omstandigheden van het concrete geval. Duitsland en België kennen een vergelijkbare combinatie van administratieve en fysieke handhaving door het uitvoeren van controles op de weg.

Het wetsvoorstel bevat bepalingen over toezicht, bestuurlijke boete anders dan voor de heffing of invordering inclusief kwijtschelding ervan en voorlopige maatregelen bij stilhouden van een vrachtwagen.

Voor een toelichting op de hoogte van de bestuurlijke boete wordt verwezen naar de toelichting bij Bijlage 2.

Toezicht

Het wetsvoorstel voorziet in een grondslag voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om toezichthouders aan te wijzen. Dit zullen naar verwachting de ambtenaren van de RDW en de ILT zijn. Zie verder paragraaf 4.2 van deze toelichting.

Bestuurlijke boete

Hoofdstuk 8 van het wetsvoorstel sluit aan bij titel 5.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Voor andere overtredingen dan overtredingen die direct te maken hebben met de invordering van de vrachtwagenheffing (overtredingen in verband met betalingen) kan een bestuurlijke boete worden opgelegd aan de houder van een vrachtwagen. Het gaat hierbij onder meer om manipulatie van de boordapparatuur of het ontbreken van een (geldige) dienstverleningsovereenkomst, terwijl de vrachtwagen zich op de weg bevindt.

Voor de hoogte van de boetes van respectievelijk € 1.000, € 300 en € 200 die in bijlage 2 bij het wetsvoorstel zijn opgenomen is onder andere gekeken naar boetes uit relevante Nederlandse

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

wetgeving, zoals de Wet belasting zware motorrijtuigen en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Ook is gekeken naar de boetehoogte die in Duitsland en België wordt gehanteerd.²⁶

De bestuurlijke boete kan worden kwijtgescholden als iemand bijvoorbeeld aannemelijk maakt dat zijn vrachtwagen is gestolen en tegen zijn wil is gebruikt.

(Voorlopige maatregelen bij) stilhouden

Inspectie langs de weg vormt het sluitstuk van handhaving. Een toezichthouder kan een bestuurder van een vrachtwagen verplichten om stil te staan. Een beschikking tot opleggen van een bestuurlijke boete zoals hiervoor toegelicht, kan worden bekendgemaakt door uitreiking ervan aan de bestuurder. Dit gebeurt als kentekengegevens van de kentekenhouder niet zijn te verifiëren en onherroepelijke boetes niet inbaar zijn. De beschikking moet in dat geval onmiddellijk worden betaald. Bij de stilhouding kan bij wijze van een voorlopige maatregel de vrachtwagen worden overgebracht naar een aangewezen plaats en in bewaring worden gesteld. Ook kan bijvoorbeeld een mechanisch hulpmiddel, zoals een wielklem worden aangebracht. Als de vrachtwagen niet binnen twaalf weken wordt opgehaald uit bewaring, vervalt het recht daarop. Bij ministeriële regeling kunnen hierover nadere regels worden gesteld.

2.9 Bezwaar en beroep

Tegen een besluit van de Minister staat in beginsel bezwaar en beroep open. In verband met de vrachtwagenheffing gaat het daarbij onder meer om:

- een beschikking over een verzoek om vrijstelling;
- een beschikking van de tolheffer aan de houder van een vrachtwagen;
- een besluit tot oplegging van een bestuurlijke boete;
- een besluit tot oplegging van een boete na een voorlopige maatregel.

Dat betekent dat op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) over het algemeen eerst bezwaar moet worden gemaakt en dan beroep kan worden ingesteld tegen genoemde besluiten. Ook geldt bijvoorbeeld als het bedrag van een boete bij stilhouding (voorlopige maatregel) direct wordt ingevorderd, dit de bevoegdheid om tegen de beschikking van de toezichthouder bezwaar te maken of beroep in te stellen onverlet laat.

Het wetsvoorstel voegt specifieke bepalingen aan de Awb toe. Deze houden in:

- als bezwaar en beroep wordt gemaakt tegen een beschikking die is opgestuurd, wordt werking van die beschikking geschorst totdat die onherroepelijk is;
- als bezwaar en beroep wordt ingesteld tegen de beschikking tot het opleggen van een bestuurlijke boete richt dit bezwaar en beroep zich ook tegen een eventueel opgelegde voorlopige maatregel.

Het systeem gaat er overigens van uit dat de meeste geschillen over betalingsverplichtingen zich privaatrechtelijk oplossen. Als de houder vragen heeft over de factuur van de dienstaanbieder zal hij zich in eerste instantie tot de dienstaanbieder kunnen wenden en zullen geschillen tussen de dienstaanbieder en de houder langs civielrechtelijke weg opgelost kunnen worden. Mocht de houder principiële bezwaren tegen de factuur houden dan kan hij de beschikking bij de dienstaanbieder

²⁶ Zo liggen in Duitsland de boetes voor overtredingen met betrekking tot een onjuiste registratie tussen € 240 en € 480, waarbij veelplegers uiteindelijk een boete van € 20.000 opgelegd kunnen krijgen. En in Vlaanderen liggen ze tussen € 100 en € 1.000.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

opvragen en daartegen bezwaar maken bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en vervolgens eventueel beroep instellen bij de bestuursrechter. Ook is het denkbaar dat de houder in het laatste geval aan de dienstaanbieder kan vragen namens hem bezwaar te maken, maar dat zal afhangen van de afspraken die de houder en dienstaanbieder daarover maken. Over het eventueel doorsturen van de beschikking door de dienstaanbieder aan de houder kunnen ook afspraken in de dienstverleningsovereenkomst worden gemaakt.

2.10 Wijziging andere wetten

Om de vrachtwagenheffing te kunnen invoeren wijzigt het wetsvoorstel de volgende wetten inhoudelijk: Wegenverkeerswet 1994, Wet belasting zware motorrijtuigen, Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, Wet overgang belastingheffing in euro's en de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie. De Invorderingswet 1990 en de Wet overgang belastingheffing in euro's moeten als gevolg van de invoering van dit wetsvoorstel technisch worden aangepast.

In de artikelsgewijze toelichting op artikelen 22 tot en met 28 van het wetsvoorstel worden de wijzigingen van genoemde wetten nader toegelicht. Het zijn voornamelijk technische aanpassingen zoals de aanpassing van verwijzingen. In paragraaf 3.1 wordt ingegaan op de verhouding tussen dit wetsvoorstel en andere wetten; voor een deel zijn dit dezelfde wetten als hiervoor genoemd, maar hierbij worden de inhoudelijke aanpassingen verder toegelicht.

2.11 Slotbepalingen

Spoedregeling

Het wetsvoorstel beperkt gevolgen van uitwijk van snelwegen naar het onderliggende netwerk. De keuze van het wegennet is onderwerp van onderzoek en overleg geweest (zie hiervoor paragraaf 2.2). Na invoering van de vrachtwagenheffing wordt gemonitord in hoeverre uitwijk door vrachtwagens plaatsvindt. Het wetsvoorstel bevat een grondslag om, vooruitlopend op een wetswijziging, door middel van een ministeriële regeling bij te sturen om te voorkomen dat alsnog negatieve effecten ontstaan doordat vrachtwagens uitwijken naar niet beprijste wegen. Het gaat hierbij om effecten op de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid of de fysieke leefomgeving. De spoedregeling wordt geïntroduceerd om ongewenste substantiële uitwijk naar niet beprijste wegen adequaat te kunnen aanpakken als dat omwille van de spoedeisendheid niet op een wetswijziging kan wachten.

Op basis van monitoringsgegevens kan gedurende achttien maanden na invoering van de vrachtwagenheffing of na inwerkingtreding van een wijziging van bijlage 1 (beprijste wegen) op de volgende wijzen worden bijgestuurd:

- een wegvak kan aan bijlage 1 worden toegevoegd als wegvak waarop een heffing plaatsvindt (en daarmee een beprijst wegvak wordt);

- het tarief voor een in bijlage 1 aangewezen wegvak kan op € 0,00 worden gesteld.

Dit laatste is specifiek voor de spoedregeling. Bij wet worden wegvakken waarop een tarief geldt opgenomen dan wel bij wetswijziging verwijderd.

De bepaling of sprake is van een spoedeisend geval gebeurt nadat uitwijk is waargenomen. Toepassing van de spoedregeling vereist altijd overleg met de wegbeheerder. Voorts kent het wetsvoorstel de volgende waarborg om te voorkomen dat de spoedregeling de systematiek van de wet waarbij aanwijzing (of afvoeren) van wegvakken op wetsniveau plaatsvindt doorkruist: zo spoedig

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

mogelijk nadat de ministeriële regeling is opgesteld wordt een wetsvoorstel ingediend bij de Tweede Kamer tot aanpassing van de wet.

Uit evaluaties in België²⁷ en Duitsland²⁸ is geen uitwijk van vrachtwagens naar het onderliggend wegennet op grote schaal vastgesteld. In een beperkt aantal lokale situaties is sprake van uitwijk naar het onderliggend wegennet. In België heeft dit geleid tot het besluit om enkele wegvakken aan het heffingsnetwerk toe te voegen. De hiervoor beschreven spoedregeling maakt het mogelijk om in Nederland bij te sturen als onverhoopt sprake is van negatieve effecten.

Evaluatie

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zendt elke vier jaar een verslag aan de Staten-Generaal over de doeltreffendheid van deze wet in de praktijk. Deze evaluatieverplichting sluit aan bij de door de Eurovignetrichtlijn vereiste vierjaarlijkse verslaglegging aan de Europese Commissie. De monitoringsgegevens die worden gebruikt voor het bepalen van de omvang van het uitwijkend vrachtverkeer zullen ook bij de evaluatie worden betrokken om uitspraken te kunnen doen over de invloed van het invoeren van een vrachtwagenheffing op de verkeersstromen.

Inwerkingtreding

De inwerkingtreding geschiedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Naar verwachting is dit 2023.

3. Verhouding tot bestaande regelgeving en hoger recht

3.1 Nationale wetgeving

In deze paragraaf wordt toegelicht wat het wetsvoorstel aanvult op bestaande regelgeving en hoe de verhouding tot die bestaande wetten is. Ook worden inhoudelijke wijzigingen van de in paragraaf 2.10 genoemde wetten in deze paragraaf beschreven.

Grondwet

De vrachtwagenheffing is een heffing van het Rijk. Op grond van artikel 104 Grondwet geldt daarom dat de heffing bij wet moet worden geregeld. In ieder geval moet de betalingsplichtige, het tarief en het belastbaar feit op wetsniveau worden geregeld. Het wetsvoorstel bevat daarom regels die:

- erin voorzien dat de houder van een vrachtwagen betalingsplichtige is;
- erin voorzien dat er een tarief geldt waarvan de hoogte is gedifferentieerd naar euro-emissieklasse en gewicht;
- de wegvakken bepalen waarvoor de heffing geldt.

Algemene wet inzake rijksbelastingen (Awr)

De Awr is van toepassing op een rijksbelasting die wordt geheven door de rijksbelastingdienst. Dat is hier niet het geval. De Algemene wet inzake rijksbelastingen is daarmee dus niet op de vrachtwagenheffing van toepassing.

²⁷ Analyse voor- en nameting kilometerheffing vrachtwagens, Departement MOW Afdeling Beleid, 2017.

²⁸ Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut, 2016, Unterrichtung durch die Bundesregierung, Drucksache 18/10567.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Wegenwet

Op grond van artikel 14, eerste lid, Wegenwet hebben de rechthebbende op en de onderhoudsplichtige van een weg de plicht alle verkeer over de weg te dulden. Aan dit artikel voegt het wetsvoorstel toe dat dit de vrachtwagenheffing onverlet laat. Dat is ook het geval voor de heffing van de toltarieven, bedoeld in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15.

Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15

De vrachtwagenheffing wordt niet van toepassing op de twee wegvakken Blankenburgverbinding en ViA15. Op deze wegvakken blijft het tolregime van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 van toepassing. De tol moet per passage worden betaald en dat is wezenlijk anders dan het betalen naar gereden kilometer. Bovendien is de tolheffing bedoeld voor de financiering van de twee projecten en stopt de heffing als de projecten zijn afbetaald.

Tunnelwet Westerschelde

De Tunnelwet Westerschelde maakt tolheffing bij de Westerscheldetunnel mogelijk. Deze tunnel is op 14 maart 2003 geopend. De tolheffing bij deze tunnel gaat uit van inning door middel van een systeem met een slagboom in tegenstelling tot het onderhavige wetsvoorstel dat uitgaat van registratie door middel van boordapparatuur (free flow). Het stelsel van de Tunnelwet Westerschelde is daarom dan ook niet goed bruikbaar voor de vrachtwagenheffing. De Tunnelwet Westerschelde wordt door het onderhavige wetsvoorstel niet geraakt en ook andersom zijn er geen gevolgen voor het onderhavige wetsvoorstel.

Wegenverkeerswet 1994

Dit wetsvoorstel wijzigt de Wegenverkeerswet 1994 waarmee wordt benadrukt dat het kentekenregister er mede toe strekt gegevens te bevatten die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de vrachtwagenheffing. De publieke handhavingsorganisatie kan de benodigde gegevens uit het kentekenregister opvragen op grond van artikel 43, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994

De hoogte van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens wordt door dit wetsvoorstel aangepast.

Algemene wet bestuursrecht

De Algemene wet bestuursrecht (Awb) kent een algemene regeling voor bestuursrechtelijke geldschulden (Afdeling 4.4 Awb). Voor een toelichting op de verhouding met dit wetsvoorstel wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Titel 5.4 is van toepassing op de bestuurlijke boete. Deze bepalingen vereisen bijvoorbeeld dat een bestuurlijke boete alleen kan worden opgelegd als de overtreding aan de houder van een vrachtwagen te verwijten is (artikel 5:41 Awb).

3.2 Europese wetgeving

Voor vrachtwagenheffing gelden Europese kaders. De belangrijkste zijn de volgende:

- Richtlijn 1999/62/EG (Eurovignetrichtlijn)²⁹ voor zware vrachtvoertuigen.

²⁹ 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 187).

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

- Richtlijn 2019/520/EU (EETS-Richtlijn)³⁰ voor de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol.

De algemene verdragsverplichtingen (mededinging en non-discriminatie) zijn uiteraard ook van toepassing.

Eurovignetrichtlijn

NB Deze tekst is gebaseerd op de huidige richtlijn. Op dit moment wordt er nog onderhandeld over een herziening van deze richtlijn, die mogelijk nog gevolgen heeft voor de tekst hieronder.³¹

De Eurovignetrichtlijn bepaalt onder meer de wijze waarop de tarieven van de vrachtwagenheffing mogen worden opgebouwd³² en dat er een differentiatie van tarieven op basis van de euro-emissieklassen van voertuigen moet plaatsvinden.³³ Daarnaast schrijft de Eurovignetrichtlijn voor dat de vrachtwagenheffing en de heffing van het Eurovignet niet tegelijkertijd mogen plaatsvinden.³⁴

De huidige Eurovignetrichtlijn schrijft voor dat vrachtwagens van meer dan 3.500 kg onder de heffingsplicht zouden moeten vallen wanneer er tol geheven wordt.³⁵ Alleen onder bepaalde voorwaarden mogen lidstaten een hoger gewicht gebruiken³⁶, namelijk wanneer er specifiek door voertuigen tussen 3.500 kg en 12.000 kg sluiproutes zouden worden gebruikt of als het toevoegen van deze groep voertuigen administratieve kosten zou meebrengen die meer bedragen dan 30% van de extra door die uitbreiding voortgebrachte inkomsten. Beide uitzonderingsgronden zijn voor de vrachtwagenheffing niet van toepassing.

Zoals eerder opgemerkt is de hoogte van de boetes afgestemd op vergelijkbare boetes in Nederland en die in verband met vrachtwagenheffing in Duitsland en België. Op grond van de Eurovignetrichtlijn moeten sancties doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.³⁷ Het wetsvoorstel voldoet hieraan.

EETS-richtlijn

In de EETS-richtlijn staan voorwaarden om de interoperabiliteit tussen elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de EER te waarborgen.

Recent is een nieuwe EETS-richtlijn aangenomen. De oude richtlijn (2004/52/EG) is geïmplementeerd in de Wegenverkeerswet 1994. De nieuwe EETS-richtlijn moet uiterlijk binnen 30 maanden na 19 maart 2019 omgezet zijn in nationale wetgeving. Met het wetsvoorstel wordt in de gedeeltelijke implementatie van de EETS-richtlijn voorzien. Voor het overige vindt implementatie plaats met een

³⁰ Richtlijn 2019/520/EU van het Europees parlement en de Raad van 19 maart 2019 tot herschikking van Richtlijn 2004/52/EU betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91).

³¹ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, wat betreft de bepalingen inzake belastingen op voertuigen, COM (2017)275 en Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, wat betreft de bepalingen inzake belastingen op voertuigen, COM (2017)276.

³² Artikel 7 sexies Richtlijn 1999/62/EG.

³³ Artikel 7 octies, eerste lid, Richtlijn 1999/62/EG.

³⁴ Artikel 7, tweede lid, Richtlijn 1999/62/EG.

³⁵ Artikel 7, eerste lid, in combinatie met artikel 2, onder d, Richtlijn 1999/62/EG.

³⁶ Artikel 7, vijfde lid, Richtlijn 1999/62/EG.

³⁷ Artikel 9 bis Richtlijn 1999/62/EG.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

aparte wet, die parallel aan dit wetsvoorstel wordt voorbereid. Het wetsvoorstel voor de implementatie van de EETS-richtlijn draagt samen met dit wetsvoorstel eraan bij dat de elektronische tolsystemen binnen de EER geharmoniseerd worden en dat gegevensuitwisseling tussen lidstaten in het geval van niet-betaling van wegentol mogelijk is.

De EETS-richtlijn is van toepassing op de elektronische inning van alle typen tolgeden op het hele wegennet binnen de EER. De richtlijn is dus ook van toepassing op de vrachtwagenheffing. Op basis van deze richtlijn moeten lidstaten toegang bieden aan private dienstverleners voor de inning van tolgeden. Gebruikers van de toldienst (de weggebruikers) worden hiermee in staat gesteld om met één overeenkomst met één dienstverlener tol te kunnen betalen in alle toldomeinen waar elektronische tolheffingssystemen worden gebruikt. De EETS-richtlijn bevat ook eisen voor een gebiedsverklaring³⁸, die de algemene voorwaarden bevat om toldiensten te kunnen aanbieden. De nieuwe EETS-richtlijn laat meer flexibiliteit toe in de toe te passen boordapparatuur. Ook is de mogelijkheid gecreëerd om kentekengegevens uit te wisselen tussen verschillende lidstaten voor de handhaving.³⁹ Met de gegevensuitwisseling kan Nederland in dat geval een boete naar de buitenlandse kentekenhouder opsturen. Dit maakt de handhaving effectiever en efficiënter en leidt tot een gelijk speelveld.

De EETS-richtlijn, waarbij het wetsvoorstel aansluit, bevat onder meer:

- definities voor actoren e.d.⁴⁰;
- technologische oplossingen voor de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor boordapparatuur moet worden geïnstalleerd of gebruikt⁴¹;
- bepalingen over de registratie van EETS-aanbieders⁴²;
- rechten en plichten voor de EETS-aanbieder⁴³; en
- rechten en plichten voor de tolheffer⁴⁴.

Overige Europese kaders

Het wetsvoorstel bepaalt overeenkomstig de EETS-richtlijn dat een EETS-aanbieder in een EETS-gebied aanvaard moet worden als hij voldoet aan de verplichtingen en algemene voorwaarden die in de EETS-gebiedsverklaring zijn vermeld. Voor zover de Dienstenrichtlijn⁴⁵ daarop van toepassing zou kunnen zijn, gaat het om diensten die vallen binnen de werkingssfeer van titel V (vervoer) van het EG-verdrag (inmiddels titel VI VWEU). Op grond van artikel 2, tweede lid, onder d, van de Dienstenrichtlijn zijn deze diensten uitgezonderd.

³⁸ De Commissie stelt uiterlijk op 19 oktober 2019 uitvoeringshandelingen vast ter bepaling van de minimuminhoud van de EETS-gebiedsverklaring, met inbegrip van: a) de eisen voor EETS-aanbieders; b) de procedurele voorwaarden, met inbegrip van commerciële voorwaarden; c) de procedure voor de accreditatie van EETS-aanbieders, en d) de tolcontextgegevens.

³⁹ In de EETS-richtlijn wordt dezelfde systematiek als in de CBE-richtlijn (Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PbEU 2015, L 68/9) gehanteerd en wordt voor de uitwerking bij de systematiek voor de uitwisseling van kentekengegevens aangesloten.

⁴⁰ Artikel 2 Richtlijn 2019/520/EU.

⁴¹ Artikel 3 Richtlijn 2019/520/EU.

⁴² Artikel 4 Richtlijn 2019/520/EU.

⁴³ Artikel 5 Richtlijn 2019/520/EU. De rechten en plichten van actoren binnen de EETS waren onder de oude richtlijn vooral in het Besluit 2009/750/EG opgenomen. Deze bepalingen zijn bij de herziening grotendeels opgenomen in de richtlijn zelf.

⁴⁴ Artikel 6 Richtlijn 2019/520/EU.

⁴⁵ Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (PbEU 2006, L 376).

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

De BTW-richtlijn⁴⁶ is niet van toepassing op de vrachtwagenheffing zelf. De heffing op grond van dit wetsvoorstel is voorbehouden aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, ter uitvoering van een publiekrechtelijke taak. De houder moet deze heffing betalen. Dit doet hij door aan de dienstaanbieder te betalen. Er is weliswaar een overeenkomst gesloten tussen de houder en de dienstaanbieder, maar het innen van de dienstaanbieder vindt niet plaats onder bezwarende titel. De betaling aan de dienstaanbieder geldt als voldoening van de vrachtwagenheffing aan de Minister. Dit leidt tot de conclusie dat de houder geen BTW is verschuldigd over de te innen heffingen. Een publiekrechtelijk lichaam is uiteraard wel BTW-plichtig voor diensten die de aanbieder onder bezwarende titel voor de overheid verricht. Daarom is wel BTW verschuldigd over de vergoeding die de dienstaanbieder ontvangt van de overheid voor het storten van de door de houder verschuldigde vrachtwagenheffing.

Eén en ander laat verder ook onverlet dat BTW verschuldigd kan zijn in de verhouding tussen wegbeheerder en ondersteunende privaatrechtelijke rechtspersoon, zoals bij uitbesteding van de werkzaamheden.

Bijlage 0 van de Eurovignetrichtlijn verwijst naar Verordening (EU) 595/2009.⁴⁷ Hierin is de maximum emissiegrenswaarde voor EURO VI opgenomen. Zoals in paragraaf 2.3 is toegelicht is dit één van de euro-emissieklassen die bepalend is voor het te heffen tarief.

4. Uitvoering

4.1 Inleiding

De verwachte inwerkingtreding van het wetsvoorstel is 2023. De uitvoering wordt de komende jaren nader uitgewerkt. Dit hoofdstuk beschrijft de huidige inzichten voor de uitvoering van dit wetsvoorstel en de uitgangspunten van de regering hierbij. In paragraaf 4.2 worden de onderdelen van de uitvoering van de vrachtwagenheffing toegelicht. Hierin wordt ook ingegaan op de betrokkenen bij de uitvoering van dit wetsvoorstel. Vervolgens wordt achtereenvolgens ingegaan op de financiële gevolgen van het wetsvoorstel (paragraaf 4.3), de relatie met bestaande en nieuwe tolgebieden (paragraaf 4.4) en de terugsluis (paragraaf 4.5). Tot slot wordt in paragraaf 4.6 nader ingegaan op monitoring en evaluatie.

4.2 Onderdelen van de uitvoering

Voor de uitvoering van taken maakt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat als tolheffer gebruik van een mix van private organisaties en publieke uitvoeringsorganisaties. Voor zover dit bekend is, zijn de voorlopig beoogde uitvoerders aangegeven. Dit is ook ter invulling van de in paragraaf 2.1 opgenomen figuur (figuur 1: Schema van de werking van de vrachtwagenheffing). De nadere uitwerking van het heffingssysteem kan mogelijk tot nieuwe inzichten en keuzes leiden.

⁴⁶ Richtlijn 2006/112/EG van de Raad van 28 november 2006 betreffende het gemeenschappelijke stelsel van belasting over de toegevoegde waarde (PbEU 2006, L 347).

⁴⁷ Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188).

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Communicatie en voorlichting

Goede bekendheid met en duidelijke communicatie over het systeem bij de houders van vrachtwagens is van groot belang voor het succes van de vrachtwagenheffing. De vrachtwagenheffing is namelijk nieuw in Nederland. Voorkomen moet worden dat weggebruikers zich niet bewust zijn dat ze heffingsplichtig zijn, of niet weten hoe het systeem werkt. Dit vereist goede en tijdige communicatie en voorlichting, zodat duidelijk is hoe de heffing betaald kan worden. Hierbij valt te denken aan het voorafgaand aan de start van de heffing informeren van houders van vrachtwagens die heffingsplichtig zijn en de beantwoording van vragen. Dit zijn naar verwachting vragen als waar de heffing geldt, welke dienstverleners er zijn, wat de tarieven zijn, op welke wijze de heffing kan worden voldaan en wat de gevolgen zijn als de heffing niet (of niet tijdig) wordt betaald. Hierbij wordt opgemerkt dat klantcontact rondom het namens de houder voldoen van de heffing in principe zal plaatsvinden tussen weggebruikers en/of transportbedrijven en dienstverleners. Dit wordt in de subparagraaf 'Betaling en klantcontact' hieronder toegelicht.

Rijkswaterstaat is de beoogde uitvoerder voor communicatie en voorlichting vanuit de overheid en zal zich hierbij focussen op drie aspecten. Voorafgaand aan de start van de heffing zal een gerichte campagne voor de wegvervoerssector worden opgezet. Dit zorgt ervoor dat zowel binnenlandse als buitenlandse houders van vrachtwagens bekend zijn met de regels en zich kunnen voorbereiden, bijvoorbeeld door het sluiten van een contract met een dienstverlener. Tijdens de realisatie wordt er ook op diverse manieren aandacht besteed aan de introductie van de heffing en wat er nodig is om goed voorbereid op weg te gaan. Ook zal er naast een campagne, een website en een telefonische voorziening worden ingericht, waar weggebruikers terecht kunnen met al hun vragen over de heffing. Deze voorziening zal vergelijkbaar zijn met de publieksinformatievoorziening die de Belgische overheidsorganisatie Viapass heeft ingericht. Tot slot zullen weggebruikers passend worden geïnformeerd over het wegennet waar de heffing van toepassing is.

Boordapparatuur

In het wetsvoorstel is het uitgangspunt opgenomen dat voor de registratie van het aantal gereden kilometers, gebruik zal worden gemaakt van boordapparatuur. De boordapparatuur maakt daarbij gebruik van het satellietnavigatiesysteem (dat wil zeggen plaatsbepaling per satelliet, GNSS). De boordapparatuur wordt aan de gebruiker ter beschikking gesteld door een private dienstverlener.

In Europa worden verschillende technieken gebruikt voor elektronische tolheffing.⁴⁸ De technisch meest geschikte of meest kosteneffectieve oplossing is verschillend per situatie. Met name karakteristieken van het verkeer, heffingsprincipe en de complexiteit van het heffingsnetwerk zijn bepalend. De EETS-richtlijn 2019/520/EU stelt dat alle nieuwe elektronische tolheffingssystemen die in gebruik worden genomen, voor de afhandeling van elektronische tolheffingstransacties moeten zijn gebaseerd op satellietinformatie (GNSS, 5,8 GHz microgolfttechnologie (DSRC) of automatische nummerplaatherkenning (ANPR).

In een studie uit 2014⁴⁹, uitgevoerd in opdracht van het Europese Parlement, worden de verschillende technologie-opties voor elektronische wegbeprijzing met elkaar vergeleken. Uit deze studie blijkt dat de toepasbaarheid van de verschillende technologieën sterk samenhangt met de karakteristieken van

⁴⁸ KPMG, Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, 2018, bijlage bij Kamerstukken 2017/18, 29398, nr. 611.

⁴⁹ Directorate General for Internal Policies (2014) *Technology Options for the European Electronic Toll Service* (IP/B/TRAN/FWC/2010-006/LOT1/C1/SC7).

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

het beprijzingssysteem. Een andere studie⁵⁰ geeft aan dat bij een tolnetwerk met een lengte van meer dan 5.000 kilometer een GNSS-gebaseerd systeem te verkiezen is boven een systeem gebaseerd op DSRC. De lengte van het te beprijzen deel van het Nederlandse wegennet ligt daar ruim boven (ruim 6.000 km). Ook kent alleen al het snelwegennet ruim 600 op- en afritten en vereist een DSRC-systeem dat na elke afrit een portaal wordt geplaatst. Dit zou de kosten van (relatief duurdere) GNSS-boordapparatuur ruim overstijgen. Beprijzing op basis van GNSS-technologie ligt daarom het meest voor de hand. Dit systeem is bovendien gelijk aan de systemen die in België en Duitsland worden gebruikt, waardoor boordapparatuur van EETS-aanbieders uit Duitsland en België ook in Nederland kan worden gebruikt, mits die aanbieders door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat worden geaccrediteerd.

Betaling en klantcontact

In het wetsvoorstel is het systeem van invorderen in lijn met de EETS-richtlijn opgezet. Zo kan er, zoals eerder toegelicht, gekozen worden tussen de hoofddienstaanbieder of een EETS-aanbieder en kunnen klanten van EETS-aanbieders in beginsel met één set boordapparatuur, één contract en één factuur van verschillende tolgebieden in Europa gebruikmaken.

Zoals in paragraaf 2.5 toegelicht wordt de hoofddienstaanbieder verplicht om met een ieder die dat wenst een contract te sluiten. Hiermee wordt verzekerd dat elke houder van een vrachtwagen aan zijn verplichtingen kan voldoen en over boordapparatuur (zoals een *on-board unit*) kan beschikken.

De meeste EETS-aanbieders zijn verbonden aan of dochter van een moederonderneming zoals een energiemaatschappij of mobiliteitsprovider. Vaak bieden deze bedrijven daarom meerdere diensten aan (zoals tankpassen, pechhulp en *fleet management*). Dat biedt gebruikers de mogelijkheid meerdere diensten gebundeld af te nemen, wat het gebruikersgemak vergroot. De regering streeft er daarom naar de markt van EETS-aanbieders zoveel mogelijk te benutten.⁵¹ Daartoe wordt beoogd dat bij de start van de heffing meerdere EETS-aanbieders in het Nederlandse toldomein hun diensten aanbieden.

Ongeacht de keuze voor een EETS-aanbieder of de hoofddienstaanbieder, bevat het wetsvoorstel de verplichting dat er een dienstverleningsovereenkomst wordt afgesloten tussen houder van een vrachtwagen en dienaar. De overeenkomst bevat afspraken over het beschikbaar stellen van boordapparatuur, het registreren van de gereden kilometers, het voldoen van het verschuldigde bedrag en het onderhouden van de klantrelatie inclusief de daarbij te verwerken persoonsgegevens.

De dienaar is ook verantwoordelijk voor het afdragen van de verschuldigde heffing aan de Minister. Hiertoe zullen namens de Minister privaatrechtelijke overeenkomsten met dienaars worden gesloten. Deze taak zal naar verwachting bij Rijkswaterstaat worden belegd. De Minister sluit met elke EETS-aanbieder een privaatrechtelijke overeenkomst. Deze overeenkomsten bevatten voldoende waarborgen om ervoor te zorgen dat de dienaar het verschuldigde bedrag tijdig en volledig afdraagt, de continuïteit verzekerd is en de financiële risico's voor de staat beperkt blijven. Als de houder van een vrachtwagen de facturen van de dienaar niet betaalt, leidt dat tot een privaatrechtelijk geschil. Om de factuur alsnog ingevorderd te krijgen, kan de dienaar gebruikmaken van bestaande privaatrechtelijke mogelijkheden en bijvoorbeeld een incassobureau

⁵⁰ Directorate General for Mobility and Transport (2015) *Study on "State of the Art of Electronic Road Tolling"* (MOVE/D3/2014-259).

⁵¹ Zie ook Koepelnotitie markt- en organisatiemodel vrachtwagenheffing, bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 272.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

inzetten. Aanvullend voorziet het wetsvoorstel in een bepaling die het mogelijk maakt dat de dienst aanbieder de overeenkomst met de houder van een vrachtwagen kan opschorten, in het geval dat de betaling uitblijft. Daardoor wordt de boordapparatuur ongeldig.

Controle op de naleving van deze overeenkomsten zal naar verwachting namens de Minister worden belegd bij Rijkswaterstaat, in combinatie met RDW. Hiertoe zal onder andere monitoring plaatsvinden op de technische prestaties, de kwaliteit van de geleverde data en de wettelijke eisen aan de gegevensstromen voor bijvoorbeeld security en privacy.

Handhaving en toezicht

Op verschillende plekken in de uitvoering zal handhaving en toezicht plaatsvinden. In algemene zin geldt dat de regering streeft naar een handhavingssysteem met zowel een preventieve als corrigerende werking, voor zowel binnenlandse als buitenlandse houders van een vrachtwagen. De preventieve werking bestaat uit voldoende communicatie en voorlichting (zie hierboven). De corrigerende werking wordt mogelijk gemaakt door het creëren van een wettelijk instrumentarium met voldoende bevoegdheden. Zo kan een bestuurlijke boete worden opgelegd als bij een wegportaal wordt gedetecteerd dat een houder van een vrachtwagen de boordapparatuur niet aan heeft staan. De boete wordt opgestuurd. In bepaalde gevallen is het ook mogelijk om een boete direct uit te reiken aan de bestuurder van een vrachtwagen. Het wetsvoorstel bevat daartoe mogelijkheden tot fysieke handhaving in de vorm van het doen stilhouden van het voertuig en het treffen van voorlopige maatregelen, zoals bijvoorbeeld het in bewaring stellen van een voertuig of het aanbrengen van een wielklem. De uitwerking van de maatregelen wordt in overleg met de beoogde uitvoerder(s) van de handhaving vormgegeven.

Bij het ontwerp van het handhavingssysteem is gebruik gemaakt van de ervaring in het buitenland (waar onder België en Duitsland, beide landen realiseren een nalevingspercentage van 99%)⁵², de ervaring vanuit de handhaving van verkeersovertredingen en het ontwerp van de handhaving in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15.

In paragraaf 2.8 van deze toelichting is beschreven dat voor de handhaving een keuze is gemaakt tussen bestuursrechtelijke en strafrechtelijke sancties. De Minister zal met automatische handhavingsvoorzieningen en via fysiek toezicht controleren of voertuigen beschikken over correct werkende boordapparatuur. Naar verwachting wordt deze taak bij RDW belegd. De invordering en incasso van de bestuurlijke boete wordt naar verwachting belegd bij CJIB. Als de boete niet tijdig wordt betaald, volgt een verhoging van het boetebedrag. Incasso van bestuurlijke boetes kan worden afgedwongen: voor Nederlandse voertuigen via een deurwaarder, voor voertuigen uit andere EU-lidstaten via het overdragen van de boete naar de lidstaat van herkomst. Als er dan niet betaald wordt, kan het voertuig stil worden gehouden. Daarbij kan het openstaande bedrag direct worden ingevorderd of kan het voertuig in bewaring worden gesteld.

Het wetsvoorstel voorziet er verder in dat voertuigen waarvan geen NAW-gegevens kunnen worden achterhaald, bijvoorbeeld omdat ze zijn geregistreerd in een niet EU-lidstaat, direct stil kunnen worden gehouden. Op te leggen boetes mogen bij die voertuigen ook direct worden ingevorderd.

⁵² KPMG, Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, 2018, bijlage bij Kamerstukken 2017/18, 29398, nr. 611.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Het bovengenoemde fysieke toezicht zal naar verwachting worden uitgevoerd door ILT. Daarnaast gaat de ILT naar verwachting toezicht houden op de naleving tijdens reguliere controles en bedrijfsbezoeken.

Overige betrokkenen

-Bemiddelende instantie

De EETS-richtlijn schrijft voor dat voor het beslechten van eventuele geschillen tussen dienstaanbieders en de organisatie waarmee deze aanbieders contracten afsluiten, een bemiddelende instantie wordt ingesteld. De bemiddelende instantie zal worden ingericht in het kader van de implementatie van de EETS-richtlijn. Deze instantie moet namelijk niet alleen in het kader van de vrachtwagenheffing worden ingesteld, maar ook voor andere elektronische tolsystemen in Nederland.

-Registrerende instantie

Momenteel registreert RDW al bedrijven die zich als EETS-dienstaanbieder willen laten registreren conform het Europese besluit 2009/750/EG.⁵³ In de nieuwe EETS-richtlijn zijn de eisen hierover vrijwel gelijk gebleven. In Nederland wordt hieraan voldaan door de Regeling elektronische tolheffingssystemen.

4.3 Financiële gevolgen

De vrachtwagenheffing gaat zorgen voor een omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per afgelegde kilometer. De invoering is neutraal voor het EMU-saldo (saldo van de Economische en Monetaire Unie), de uitgaven en ontvangsten voor de Rijksbegroting in totaal en voor de begrotingen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarom worden de systeemkosten, de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en accijnzen uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing gedekt.

NB Hieronder is uitgegaan van verschillende scenario's; parallel aan de internetconsultatie worden nieuwe ramingen gemaakt.

Variabele lasten

De lasten van de vrachtwagenheffing voor houders van een vrachtwagen (en de inkomsten voor de overheid) zijn primair afhankelijk van het gekozen tarief per kilometer en het aantal gereden kilometers. Daarnaast fluctueren de lasten al naar gelang het wegennet waarop wordt geheven. Indirect spelen ook de mate van economische groei en de ontwikkeling van het wagenpark een rol. De raming van de lasten varieert tussen de circa € 600 miljoen in geval van een heffing op alleen autosnelwegen en circa € 1,1 miljard per jaar bij een heffing op alle wegen (prijspeil 2018) bij een gemiddeld tarief van € 0,149 per kilometer. De lasten van een heffing op de autosnelwegen en wegen waar substantiële uitwijk plaatsvindt zijn circa € 600 miljoen.

Systeemkosten

Om de vrachtwagenheffing te kunnen invoeren en exploiteren, zullen er kosten worden gemaakt. Het gaat enerzijds om eenmalige investeringskosten die nodig zijn om het systeem te ontwikkelen en gebruiksklaar te maken en anderzijds om jaarlijkse exploitatiekosten.

⁵³ Beschikking van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen (2009/750/EG) (PbEU 2009, L 268).

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

De invoeringskosten van het systeem zijn onder te verdelen in personeelskosten, voorbereidingskosten en realisatiekosten. De voorbereidingskosten betreffen onder andere de kosten van voorbereidende onderzoeken, adviezen, accreditatie van EETS-aanbieders en aanbestedingen van systemen, diensten en voorzieningen. De realisatiekosten zijn de kosten die gepaard gaan met het realiseren en testen van onder andere de hoofdaanbieder, EETS-aanbieders en overige systemen, diensten en voorzieningen. De laatstgenoemde categorie beslaat onder andere bebording, vaste en flexibele handhavingsvoorzieningen, toezichts- en controle-instrumenten en voorzieningen voor handhaving en bezwaar en beroep.⁵⁴

Bij de jaarlijkse exploitatiekosten gaat het om de kosten die de publieke uitvoeringsorganisaties maken voor onder andere het beheer van bovengenoemde systemen, diensten en voorzieningen, voor toezicht en handhaving en voor het beheren van de contracten met de hoofddienstaanbieder en de EETS-aanbieders. Ook de vergoedingen voor de dienaarbieders vallen onder exploitatiekosten. Deze bestaan uit een vaste en een variabele component.

De eenmalige investeringskosten liggen rond de € 200 miljoen (prijsspeil 2018). De jaarlijkse exploitatiekosten van het heffingssysteem zijn geraamd op € 100 tot € 125 miljoen per jaar. De hoogte van deze kosten is in lijn met de kosten die – zo blijkt uit internationaal onderzoek – gelden voor andere elektronische tolheffingssystemen.

Gevolgen voor bestaande belastingen

Door de komst van de vrachtwagenheffing zal het Eurovignet (belasting zware motorvoertuigen) niet langer in Nederland worden geheven. De verwachte inkomsten voor het Eurovignet bedragen voor Nederland jaarlijks circa € 190 miljoen (prijsspeil 2018). De lasten voor houders van een vrachtwagen en de inkomsten voor de overheid komen te vervallen. Deze derving van inkomsten voor de rijksbegroting wordt gedekt uit de inkomsten van de heffing.

Zodra de vrachtwagenheffing is ingevoerd, wordt de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens verlaagd. De verlaging van de motorrijtuigenbelasting levert circa € 33 miljoen per jaar (prijsspeil 2018) minder inkomsten voor de overheid (en lasten voor houders van een vrachtwagen) op. Uit het onderzoek naar de effecten van vrachtwagenheffing blijkt dat er minder kilometers worden gereden door vrachtwagens dan in een situatie zonder vrachtwagenheffing. Daarnaast is er een beperkte toename van het aantal gereden kilometers door personenauto's. Opgeteld leidt dit tot een beperkte accijnsderving van circa € 35-55 miljoen per jaar (prijsspeil 2018). Deze derving wordt gedekt uit de inkomsten van de heffing.

Middelen voor innovatie en verduurzaming

Een indicatie voor de omvang van de middelen voor innovatie en verduurzaming van de Nederlandse vervoerssector ligt op € 200 miljoen per jaar. NB Dit bedrag wordt voor het definitieve wetsvoorstel en de betreffende ontwerp-begroting herijkt. De middelen voor de terugsluis komen pas beschikbaar na de invoering van de heffing in 2023; voorfinanciering van maatregelen kan daarom niet plaatsvinden. De bestedingsrichtingen worden, via een meerjarenprogramma terugsluis, in overleg met vertegenwoordigers van de vervoerssector uitgewerkt tot concrete maatregelen. Dit wordt in paragraaf 4.5 verder toegelicht.

⁵⁴ Een uitputtend overzicht van de te realiseren functionaliteiten is terug te vinden in het globaal ontwerp, bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 31305, 272.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Begrotingstechnische verwerking

De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet voor innovatie en verduurzaming van de Nederlandse vervoerssector. Deze middelen voor innovatie en verduurzaming maken deel uit van het uitgavenkader van de Rijksbegroting. Zowel de heffingsopbrengst als de terugsluis worden geraamd op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij de heffingsopbrengst onderdeel uitmaakt van het inkomstenkader van de rijksbegroting en de terugsluis deel uit maakt van het uitgavenkader. Om de budgettaire zekerheid van het beschikbaar blijven van de gelden voor terugsluis te waarborgen, wordt een fonds op een apart artikel op de beleidsbegroting opgenomen. Daarin kunnen de opbrengsten en uitgaven van de vrachtwagenheffing overzichtelijk op een plek in de begroting worden weergegeven. Dit fonds kent een onbeperkte eindejaarsmarge zodat eventuele niet-uitgeputte gelden beschikbaar blijven voor besteding aan doelen uit het meerjarenprogramma terugsluis.

De ramingen zullen bij iedere kabinetsformatie automatisch worden herijkt. In de bijstelling van de raming van de ontvangsten worden in ieder geval de volgende variabelen meegenomen: hoogte van de tarieven, actuele prognoses van gereden kilometers, wegnnet waarop de heffing geldt, heffingsplichtige voertuigen, samenstelling van het wagenpark, exploitatiekosten en fiscale derving. Bij de bijstellingen wordt niet met terugwerkende kracht gecorrigeerd voor de realisaties uit achterliggende jaren.

4.4 Relatie met bestaande en nieuwe tolprojecten

De regering is zich ervan bewust dat op dit moment nieuwe tijdelijke tolprojecten worden opgezet (Blankenburgverbinding en ViA15). Ook zijn er bestaande toltunnels (Kiltunnel en Westerscheldetunnel). De verhouding met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 en de Tunnelwet Westerschelde is beschreven in paragraaf 3.1.

De doelstelling van de tolprojecten en –tunnels is de bekostiging van de betreffende infrastructuur. Zoals beschreven verandert dit niet door de invoering van de vrachtwagenheffing. Op de locaties waar al tol betaald moet worden, is een vrachtwagenheffing dubbelop en daarom onwenselijk. Daarom zal op die trajecten geen vrachtwagenheffing gelden. De aanleg van de Blankenburgverbinding (verbinding tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen) en de ViA15 (een verbinding van de A15 vanaf knooppunt Valburg naar de A12 bij Zevenaar) wordt medegefinancierd via tijdelijke tolheffing. Om tolheffing op de beide wegen mogelijk te maken is het programma Tijdelijke Tolheffing Blankenburgverbinding (BBV) en ViA15 (hierna afgekort TTH) ingericht. De openstelling van de tolheffing voor beide wegen is voorzien in 2024. Dit is een jaar na de geplande datum inwerkingtreding van de vrachtwagenheffing. In de uitwerking verschilt de vrachtwagenheffing van de andere tolprojecten. De vrachtwagenheffing is bijvoorbeeld gebaseerd op de afgelegde afstand en de andere tolprojecten zijn gebaseerd op de passage van een enkel tolheffingspunt. De technische systemen verschillen daardoor deels.

Tussen de vrachtwagenheffing en de nog te realiseren tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en ViA15 bestaat wel een aantal overeenkomsten. Beide systemen gebruiken bijvoorbeeld het principe van 'free flow': de registratie geschiedt door middel van een geautomatiseerd systeem zonder slagbomen waardoor voertuigen niet hoeven te stoppen om te betalen. Ook zijn er enkele verschillen: zo geldt de tolheffing ook voor personenauto's en is het hebben van boordapparatuur voor de registratie niet verplicht. De systemen zullen zo efficiënt mogelijk op elkaar worden aangesloten zonder dat het systeem te complex wordt. Er wordt onderzoek

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

gedaan hoe het betalingssysteem voor de tijdelijke tolheffing voor vrachtwagens geharmoniseerd kan worden met de vrachtwagenheffing. Dit zal worden beschreven in het uitvoeringsplan tijdelijke tolheffing, conform de wettelijke bepalingen daarover.

4.5 Terugsluis

Zoals in paragraaf 2.8 beschreven legt het wetsvoorstel het doel van de besteding van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing en daarmee de terugsluis naar de vervoerssector vast. De vervoerssector, markt, wetenschap en overheid worden gevraagd om inbreng te leveren aan een verduurzamings- en innovatieagenda die de Minister van Infrastructuur en Waterstaat na overleg met de drie vervoerssectorpartijen (evofenedex, TLN en VERN) vaststelt. De maatregelen moeten doelmatig en doeltreffend zijn en bijdragen aan het bevorderen van een duurzaam, slim en innovatief vervoerssysteem. Waar mogelijk wordt aangesloten op bestaande en geplande stimuleringsmaatregelen voor innovatie en verduurzaming. De middelen voor de terugsluis komen beschikbaar na de invoering van de heffing in 2023.

Bij de nadere invulling van de terugsluis worden de volgende bestedingsrichtingen gehanteerd:

1. Ter bevordering van een duurzaam vervoerssysteem:

- het versnellen van de invoering van niet-fossiel rijden, hierbij wordt gedacht aan stimulering van de aanleg van laadinfrastructuur, de stimulering van de aanschaf van elektrische of waterstof-vrachtwagens of de stimulering van bio-diesel;
- het beperken van de uitstoot van fijnstof en NO_x, voor zover dit onvoldoende van de grond komt door de stimulering van niet-fossiel rijden;
- het verminderen van geluidsoverlast, hierbij wordt gedacht aan de stimulering van stillere banden.

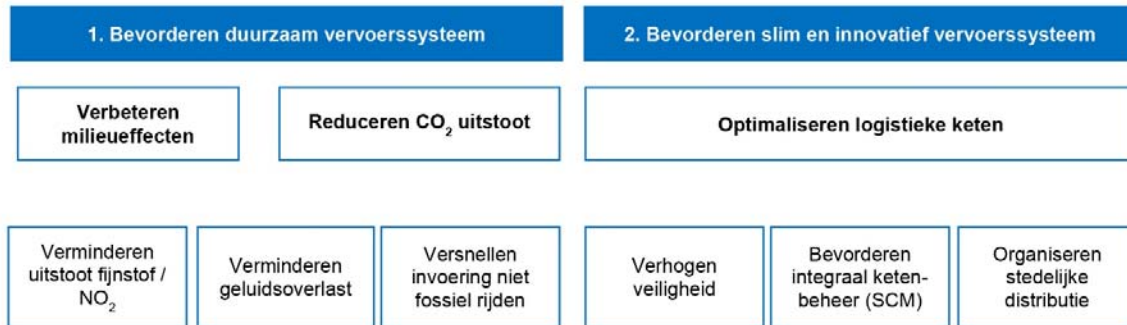
2. Ter bevordering van een slim en innovatief vervoerssysteem door het optimaliseren van de logistieke keten:

- het verhogen van de veiligheid van materieel en personeel, hierbij wordt gedacht aan de stimulering van dode-hoekcamera's of de aanleg van beveiligde truck parkings;
- het bevorderen van integraal ketenbeheer (*supply chain management*), hierbij wordt gedacht aan het stimuleren van data-delen en *truck platooning* of andere vormen van digitalisering;
- het mogelijk maken van efficiënte en *zero emission* stedelijke distributie, hierbij wordt gedacht aan de stimulering van de aanleg van logistieke overpakpunten.

Hieronder worden de twee hoofddoelen, drie subdoelen en zes bestedingsrichtingen van de maatregelen schematisch weergegeven. Deze geven een kader waarbinnen de innovatie en verduurzaming zal plaatsvinden.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Figuur 3: Schematische weergave van uitgangspunten voor de terugsluis.



De bestedingsrichtingen voor de terugsluis moeten leiden tot een duurzaam vervoerssysteem door de CO₂-uitstoot te reduceren en negatieve milieueffecten te verminderen en stimulering van de innovatiekracht van Nederland. Het wetsvoorstel draagt bij aan het versnellen van de invoering van niet-fossiel rijden, het beperken van de uitstoot van fijnstof en NO_x en het verminderen van geluidsoverlast. Het wetsvoorstel beoogt daarnaast bij te dragen aan het verhogen van de veiligheid van materieel, personeel en omgeving, het bevorderen van integraal ketenbeheer (supply chain management) en het mogelijk maken van efficiënte en *zero emission* stedelijke distributie. Innovatie biedt daarbij grote kansen. De technologische ontwikkeling biedt de mogelijkheid om uiteindelijk tot een meer geïntegreerd vervoerssysteem te komen dat steeds schoner wordt.

In het ontwerpklimatekkoord heeft de vervoerssector de ambitie uitgesproken om de CO₂-uitstoot in 2030 met 30 procent terug te dringen, als tussendoel naar het nationale doel om in 2050 de CO₂-uitstoot met minimaal 95 procent ten opzichte van 1990 terug te dringen. Deze opgave zal een belangrijke richtinggevende doelstelling vormen bij de uitwerking van de terugsluis. Dit kan gerealiseerd worden door een overstap op duurzame biobrandstoffen, versnelde transitie op elektrisch of waterstof vrachtvervoer, ontwikkeling van *zero emission* stedelijke distributiezones en optimalisatie van de logistieke keten dat bijdraagt tot minder voertuigkilometers.

De bestedingsrichtingen worden, via een meerjarenprogramma terugsluis, uitgewerkt tot concrete maatregelen. Hierbij worden de volgende randvoorwaarden gehanteerd:

- de maatregelen moeten doeltreffend zijn: de mate waarin de maatregel bijdraagt aan het bereiken van de beoogde doelstellingen. Een versnipperd landschap met een veelheid aan maatregelen moet worden voorkomen;
- de maatregelen moeten doelmatig zijn: de maatregelen dragen met een goede kosten-batenverhouding bij aan innovatie en verduurzaming van de vervoerssector en leidt tot een minimale lastendruk voor ondernemers;
- de maatregelen moeten richtinggevend zijn: de maatregelen zijn dermate solide dat dit de ondernemers in de vervoerssector investeringszekerheid biedt voor de langere termijn en hen zo in staat stelt verantwoorde investeringsbeslissingen te nemen;
- de maatregelen leiden tot kansen voor zowel grote als kleine bedrijven.

Bij de nadere concretisering van de maatregelen gelden de volgende randvoorwaarden:

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

- de maatregelen zijn sectorrelevant: de maatregelen komen direct of indirect ten gunste van de (vertegenwoordigers van de) heffingsplichtige vrachtvervoerders;
- de maatregelen zijn rechtmatig: de maatregelen zijn in lijn met de Comptabiliteitswet en er wordt rekening gehouden met regels over staatssteun.

Deze criteria en randvoorwaarden zijn in overleg met de vervoerssector tot stand gekomen.

4.6 Monitoring en evaluatie

Het feitelijke uitwijkgedrag van vrachtwagens kan afwijken van wat op basis van onderzoek met modellen vóór invoering van de heffing wordt verwacht. Daarom hecht de regering aan de monitoring van de uitwijk van vrachtwagens op wegen waar de heffing niet van toepassing is. Deze monitoring vindt plaats op basis van tellingen van het vrachtverkeer en de geanonimiseerde gegevens die door de boordapparatuur worden gegenereerd. Op basis van geconstateerde onwenselijke verkeersbewegingen kan bekeken worden met welke maatregel ongewenst uitwijkgedrag beperkt kan worden. Met het toevoegen van een lokale weg aan het wegennet waar de vrachtwagenheffing geldt, kunnen negatieve effecten worden beperkt. Daarnaast kan een wegbeheerder verboden instellen of andere maatregelen treffen. In overleg met de regionale wegbeheerders worden de wegen waarop de monitoring van mogelijke uitwijk plaatsvindt vastgesteld. Het wetsvoorstel bevat ook een spoedregeling om snel te kunnen ingrijpen als negatieve effecten zich onverhoopt voordoen. Dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.11.

Omdat ervoor gekozen is om, net als in België, alle heffingsplichtige voertuigen te verplichten werkende boordapparatuur aan boord te hebben als zij van de openbare weg gebruik maken, kan een eventuele aanpassing van het wegennet waarop de heffing geldt, technisch eenvoudig en eenduidig verlopen.

Voor het overige kent het wetsvoorstel de verplichting tot verslaglegging (evaluatie, zie paragraaf 2.11 van deze toelichting). Deze verplichting draagt ook bij aan de doelstellingen voor de terugsluis (zie hiervoor paragraaf 4.5).

5. Privacy

5.1 Algemeen

De keuze voor de wijze van vrachtwagenheffing maakt het noodzakelijk dat gegevens van de houder van een vrachtwagen, waaronder persoonsgegevens, worden geregistreerd. Het doel van de gegevensverwerking is ervoor te zorgen dat de vrachtwagenheffing betaald en ingevorderd kan worden. De volgende registraties van gegevens vinden plaats:

- Wanneer de vrachtwagen zich begint te verplaatsen, registreert de boordapparatuur de verplaatsing, gebruikmakend van de GNSS-voorzieningen (GPS, Glonass of Galileo).
- De boordapparatuur verstuurt de informatie via mobiele communicatie naar de aangesloten dienst aanbieder. Op basis hiervan kan de dienst aanbieder de verschuldigde heffing berekenen⁵⁵ en aan de houder van de vrachtwagen, de heffingsplichtige factureren. Zoals in Hoofdstuk 2 beschreven draagt de dienst aanbieder de heffing namens de heffingsplichtige aan de tolheffer af.

⁵⁵ De wijze waarop de berekening plaatsvindt, in de boordapparatuur of in de backoffice van de dienst aanbieder, is afhankelijk van de werkwijze van de dienst aanbieder.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

- Er wordt gebruik gemaakt van controleapparatuur langs de weg die het voertuig kan detecteren en de boordapparatuur kan uitlezen. Het voertuig wordt door de apparatuur gedetecteerd als heffingsplichtige vrachtwagen. Wanneer er een heffingsplichtig voertuig is gedetecteerd wordt gebruikgemaakt van ANPR-camera's (*Automatic Number Plate Recognition*) om het kenteken vast te leggen en van DSRC (*Dedicated Short Range Communication*) om de boordapparatuur (wanneer deze aanwezig is) uit te lezen.
- De informatie wordt verstuurd naar de backoffice van de handhaver. Hier wordt een eventuele overtreding vastgesteld als blijkt dat de gebruiker zich niet aan de regels heeft gehouden, bijvoorbeeld door te rijden zonder ingeschakelde, correctwerkende boordapparatuur of door zich in geval van een defect niet tijdig te melden bij de dienstaanbieder.

De informatie over het kenteken is nodig om te controleren of de gedetecteerde boordapparatuur bij het betreffende voertuig hoort en is voorzien van de juiste heffingsparameters zoals gewicht en euro-emissieklasse. Hierdoor kan het juiste tarief per gereden kilometer worden geheven. De door de boordapparatuur geregistreerde locatie- en verplaatsingsgegevens worden beheerd door de dienstaanbieder en worden in principe alleen gebruikt voor de facturering van het aantal verreden kilometers. Tussen klant en dienstaanbieder kunnen ook andere afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld om de gegevens ook in te zetten voor management van het wagenpark, dat wil zeggen de logistieke kant van de zaak. Dit wordt ook wel *fleet management* genoemd. Daarnaast zal de dienstaanbieder over het algemeen (persoons)gegevens verwerken voor het uitvoeren van reguliere processen in de vrachtwagenheffing, zoals facturatie en het namens de houder voldoen van de verschuldigde heffing. De bescherming van deze gegevens valt onder verantwoordelijkheid van de dienstaanbieder. Zoals in paragraaf 2.4 is aangegeven geeft het wetsvoorstel verdere invulling aan bestaande juridische kaders door:

-het benoemen van verwerkingsstromen en verwerkingsverantwoordelijken; en

-het normeren van bewaartermijnen voor de verschillende gegevensstromen.

Met deze randvoorwaarden wordt bereikt dat de dienstaanbieder zich houdt aan de algemene vereisten voor gegevensbescherming (zoals de AVG) en -beveiliging.

Het verwerken van persoonsgegevens vormt een inmenging in het recht op het privéleven van de heffingsplichtige houder van een vrachtwagen. In het vervolg van dit hoofdstuk zal eerst de toelaatbaarheid van deze inbreuk worden besproken, vervolgens de relatie met de AVG en de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming (UAVG) en de positie van private partijen bij de verwerking van persoonsgegevens in het kader van vrachtwagenheffing. Tot slot wordt aandacht besteed aan Cyber Security.

5.2 Bescherming van recht op privéleven

Dit wetsvoorstel biedt een wettelijke basis voor de inmenging in het privéleven van de gebruikers van de wegvakken waarop de heffing wordt geheven. Het wetsvoorstel leidt er verder toe dat de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de heffing zoveel mogelijk zal worden geminimaliseerd. Waar wel persoonsgegevens worden verwerkt, gebeurt dit zorgvuldig en worden de gegevens zo kort mogelijk bewaard. In verband hiermee is bij het Beleidskader vrachtwagenheffing een PIA uitgevoerd.⁵⁶ Deze wordt periodiek herhaald.⁵⁷ Door het uitvoeren van een PIA wordt de bescherming van persoonsgegevens op een gestructureerde manier onderdeel van de belangenafweging en de besluitvorming. In dit wetsvoorstel is een grondslag voor de

⁵⁶ Bijlage bij Kamerstukken II 2017/18, 31305, nr. 272.

⁵⁷ Dit is op basis van de verrichte PIA in juni 2019.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

gegevensverwerking opgenomen. De overheid heeft geen directe inzage in de verplaatsingsgegevens; wel kan de overheid steekproeven doen om te controleren of de dienst aanbieder het juiste bedrag berekent. Daarbij is niet van belang wie de eigenaar of bestuurder van het voertuig is; de persoonsgegevens van de bestuurder worden niet opgenomen in de boordapparatuur. Verplaatsings- en gebruiksgegevens zullen ontdaan van privacygevoelige informatie, beschikbaar worden gesteld aan de overheid. De EETS-richtlijn laat dit toe.⁵⁸ De ter beschikking gestelde gegevens zijn volledig geanonimiseerd en op geen enkele wijze herleidbaar tot een persoon. Deze gegevens kunnen worden benut voor beleidsdoeleinden. De gegevens dragen bijvoorbeeld bij aan de kwaliteit en effectiviteit van verkeersmanagement, verkeersinformatie en bieden de kans om verkeersmodellen verder te optimaliseren, maar ook om toename van sluipverkeer op niet-beprijste wegvakken te signaleren. Zo kan ook de af- en toename van (vracht)verkeer in bepaalde gebieden gemonitord worden zodat weer bijgedragen wordt aan het beperken van uitwijkgedrag. Deze geanonimiseerde gegevens zullen aan een ieder beschikbaar gesteld worden.

Gegevens die door de overheid langs de wegwijk worden verzameld voor handhaving worden, wanneer er geen sprake is van een overtreding, zo spoedig mogelijk verwijderd. Hiertoe bevat het wetsvoorstel regels voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (zie de toelichting in paragraaf 2.4). Alleen als er sprake is van een overtreding zullen NAW-gegevens van de kentekenhouders van de vrachtwagen worden opgevraagd, zodat een boete kan worden verstuurd. In alle gevallen geldt dat eventuele personen op afbeeldingen van passerende voertuigen direct nadat de foto genomen is onherstelbaar onherkenbaar worden gemaakt.

5.3 AVG en UAVG

De wijze waarop de heffing plaatsvindt moet voldoen aan de wettelijke eisen die de AVG en de UAVG daaraan stellen.⁵⁹ Deze wettelijke kaders geven aan in welke gevallen persoonsgegevens mogen worden verwerkt, hoe deze mogen worden verwerkt en hoe lang ze mogen worden bewaard. De AVG regelt onder meer dat persoonsgegevens mogen worden verwerkt als de gegevensverwerking noodzakelijk is voor het uitvoeren van de wet.⁶⁰ Het wetsvoorstel bevat een verwerkingsgrond. Hiermee is het doel van de verwerking bepaald. Ook mogen persoonsgegevens niet verder worden verwerkt op een wijze die onverenigbaar is met de doeleinden waarvoor ze zijn verkregen of langer dan noodzakelijk worden bewaard in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkene te identificeren anders dan voor de doeleinden waarvoor ze zijn verzameld of verwerkt. In paragraaf 2.4 is toegelicht welke waarborgen het wetsvoorstel daartoe in Hoofdstuk 4 bevat.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is de verwerkingsverantwoordelijke voor bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen persoonsgegevens die in het kader van de heffing worden verwerkt. Het wetsvoorstel bevat ook de aanwijzing van de dienst aanbieder als verwerkingsverantwoordelijke. De dienst aanbieder zal namelijk per definitie beschikken over persoonsgegevens van de houder van een vrachtwagen, want die is zijn klant. De dienst aanbieder moet kunnen factureren en betalen namens de houder.

⁵⁸ Artikel 14, tweede lid, EETS-richtlijn.

⁵⁹ Voorts wordt verwezen naar artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (PbEU 2019, L 91/49). In overweging 55 van de EETS-richtlijn worden de Europese kaders opgesomd.

⁶⁰ Artikel 6, eerste lid, onder c, AVG.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Iedere partij in de keten zal de juiste technische, organisatorische en juridische maatregelen treffen, zodat redelijkerwijs voorkomen kan worden dat risico's die verbonden zijn aan de gegevensverwerkingen zich zullen verwezenlijken. Hiervoor zal gebruikt worden gemaakt van de ervaringen die Duitsland en België hiermee hebben. In de PIA zijn risico's beschreven waar betrokkenen mee te maken krijgen naar aanleiding van de gegevensverwerkingen in verband met de vrachtwagenheffing. Naast de risico's zijn ook mitigerende maatregelen beschreven om de geïdentificeerde risico's tot een aanvaardbaar niveau te krijgen.

Proportionaliteit en subsidiariteit

In de wet is aangegeven voor welke doelen persoonsgegevens verwerkt moeten worden om die doelen te kunnen bereiken. Het aantal persoonsgegevens dat daarvoor verwerkt moet worden is zo klein mogelijk gehouden. Zo zullen geregistreerde verplaatsingsgegevens alleen door de Minister worden bewaard voor het toezicht op de dienst aanbieder. Bovendien geldt hiervoor een beperkte bewaartermijn van twaalf weken. Alleen geanonimiseerde gegevens mogen door de Minister worden bewaard voor het verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer. Daarnaast mogen dienst aanbieders de persoonsgegevens alleen maar bewaren zolang dit noodzakelijk is ter beantwoording van het verwerkingsdoel. Wanneer het geregistreerde verplaatsingsgegevens betreft worden deze niet langer bewaard dan gedurende een termijn van een jaar. Een dienst aanbieder heeft daarnaast een klantcontactdossier nodig om zijn klanten te kunnen bedienen en daarvoor is het nodig om deze gegevens op te slaan. Wanneer dienst aanbieders meer gegevens willen verwerken dan noodzakelijk is voor de uitvoering van het stelsel van vrachtwagenheffing, moeten zij daarvoor bijvoorbeeld toestemming hebben van de betrokken persoon of moet er een andere verwerkingsgrondslag als bedoeld in artikel 6 van de AVG zijn. Hiermee is het verwerken van gegevens evenredig en voldoet het aan het proportionaliteitsvereiste van de AVG. Omdat het doel ook niet met minder belastende en minder ingrijpende middelen kan worden behaald, wordt ook voldaan aan het subsidiariteitsvereiste van de AVG.

Met het opstellen van de in paragraaf 6.4 genoemde PIA wordt beoogd bij te dragen aan de bescherming van privacy en security van betrokkenen die door het wetsvoorstel geraakt kunnen worden. Door het PIA in de fase van beleidsvorming te verrichten en periodiek te herhalen wordt uitvoering gegeven aan het beginsel privacy door ontwerp en standaardinstellingen ('privacy and security by design').

De PIA is aangeboden aan de functionaris voor de gegevensbescherming van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, die toezicht houdt op de verwerking van persoonsgegevens onder de verantwoordelijkheid van het ministerie.

Uitbesteding

Omdat private partijen worden betrokken bij de registratie van vrachtwagens en het namens de houder voldoen van de heffing, kan nog geen volledig beeld worden gegeven van de concrete wijze van bescherming van de privacy van de houder van een vrachtwagen. Bij de uitwerking van de registratie- en inningsorganisatie zal met privacyaspecten rekening worden gehouden. De bescherming van persoonsgegevens zal een belangrijk element zijn in de eventuele uitbesteding(en).

5.4 Cyber Security

Het informatiebeveiligingsbeleid - als onderdeel of uitvloeisel van het informatiebeleid - is cruciaal om aan privacywetgeving te voldoen en om ongewenste inbreuk op informatie in informatiesystemen te

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

voorkomen. Niet alleen wordt steeds meer informatie in systemen opgeslagen en uitgewisseld, maar zijn er ook door de technologische vooruitgang van kwaadwillenden, grotere inspanningen en maatregelen nodig om veiligheidsrisico's zo klein mogelijk te houden. NB Parallel aan de internetconsultatie zal een Security Impact Assessment worden verricht. Dit product zal inzicht geven in de maatregelen die worden getroffen om securityrisico's te beheersen.

6. Gevolgen

NB Parallel aan de internetconsultatie wordt nader onderzoek verricht. Deze tekst wordt nog aangevuld en kan nog wijzigen als gevolg van de uitkomsten ervan.

6.1 Regeldruk

Administratieve lasten

Administratieve lasten zijn de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit de Wet vrachtwagenheffing. De effecten op het gebied van de eenmalige en structurele administratieve lasten voor ondernemers en dienstaanbieders zijn de volgende:⁶¹

- Het gedeeltelijk vervallen van de motorrijtuigenbelasting zorgt voor een afname van de administratieve lasten voor bedrijven.
Voor vrachtwagens met een toegestane maximum massa tussen de 3.500 en 12.000 kg komt de motorrijtuigenbelasting te vervallen. Hoewel dit geen administratieve lasten zijn, zullen deze bedrijven als gevolg hiervan een directe lastenverlichting ervaren. Hiernaast resulteert het vervallen van de motorrijtuigenbelasting ook in een afname van de administratieve lasten voor ondernemers met vrachtwagens in deze gewichtsklasse. Per vrachtwagen gaat het dan om een afname van de eenmalige kosten van minimaal € 30,75 en maximaal € 35,40, afhankelijk van de gekozen betaalvorm. Daarnaast is sprake van een afname van de structurele jaarlijkse kosten van minimaal € 14,76 en maximaal € 100,59 per vrachtwagen, afhankelijk van de gekozen betaalvorm.
- Het vervallen van de belasting zware motorvoertuigen (BZM) zorgt voor een afname in de administratieve lasten voor ondernemers.
De BZM komt voor alle vrachtwagens die nu in dit kader belastingplichtig zijn te vervallen. De BZM geldt nu voor alle vrachtwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 12.000 kg. Deze groep betaalt na invoering van de vrachtwagenheffing geen BZM meer en als gevolg daarvan hoeven de volgende administratieve handelingen niet meer uitgevoerd te worden: BZM aangeven en (voor een kleiner gedeelte van deze groep), BZM terugvragen of een vrijstelling van de BZM aanvragen. Per vrachtwagen gaat het dan om een afname van de eenmalige kosten van € 30,75 voor de aanvraag van de BZM. Daarnaast is er sprake van een afname van de structurele jaarlijkse kosten van € 14,75 per vrachtwagen voor de betaling en administratieve afhandeling.
- De invoering van de vrachtwagenheffing zorgt voor een toename in de administratieve lasten voor ondernemers.
De vrachtwagenheffing wordt ingevoerd voor vrachtwagens vanaf 3.500 kg. Dit brengt een verhoging van de administratieve lasten met zich mee. Dat betekent dat voor deze vrachtwagens de navolgende administratieve lasten gaan gelden: kennis nemen en voorbereiden van het gebruik

⁶¹ Een uitgebreidere beschrijving van de administratieve lasten is te vinden in 'Notitie eerste verkenning administratieve lasten vrachtwagenheffing' (zie www.vrachtwagenheffing.nl).

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

van het systeem van de vrachtwagenheffing, verkrijgen van boordapparatuur, boordapparatuur installeren en de heffing voldoen en boordapparatuur controleren voor een rit of (voor een kleiner gedeelte van deze groep) vrijstelling aanvragen. Per ondernemer gaat het dan om een toename van de eenmalige kosten van minimaal € 51,26 en maximaal € 61,51 en per vrachtwagen van eenmalige kosten tussen de € 17,08 en € 41,00. Daarnaast is sprake van een toename van structurele jaarlijkse kosten van € 65,60 per vrachtwagen om aan de betalingsverplichting te voldoen en deze administratief te verwerken.

- Er is sprake van een toename van eenmalige en structurele administratieve lasten na invoering van vrachtwagenheffing voor dienstaanbieders.

In de huidige situatie is nog geen sprake van vrachtwagenheffing in Nederland en zijn als gevolg daarvan er dus nog geen administratieve lasten voor de dienstaanbieders (deze zijn immers ook nog niet of beperkt actief op de Nederlandse markt). De invoering van de vrachtwagenheffing heeft als effect dat de eenmalige en structurele administratieve lasten toenemen omdat dienstaanbieders na de invoering actief worden. Deze dienstaanbieders zijn onder te verdelen in EETS-dienstaanbieders en een hoofddienstaanbieder. Voor beide dienstaanbieders geldt dat zij te maken krijgen met eenmalige en structurele administratieve lasten als gevolg van de vrachtwagenheffing. Omdat op dit moment nog weinig tot geen kengetallen beschikbaar zijn, is het in deze fase nog niet mogelijk om de administratieve lasten voor dienstaanbieders te kwantificeren.

Nalevingskosten

Introductie van de vrachtwagenheffing zorgt niet voor nalevingskosten. Er zijn voor bedrijven geen kosten verbonden aan het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst met een dienstaanbieder. De dienstaanbieder stelt de benodigde boordapparatuur voor de registratie van de gereden kilometers kosteloos beschikbaar aan de houder van een vrachtwagen. Het is wel mogelijk dat de houder verplicht wordt een borg voor de boordapparatuur te betalen.

6.2 Gevolgen voor bedrijven

De heffing resulteert in een kostenstijging voor productiesectoren. In de sectoren waarin wegvervoer een groot aandeel heeft in de kosten bedraagt deze stijging maximaal 0,2%. Dit kan doorwerken in een kleine stijging van de consumentenprijzen (maximaal +0,06%). Daarnaast kan de heffing leiden tot een kleine afname van werkgelegenheid. Ook hier gaat het om een marginaal effect (maximaal 0,05%). Daarbij is het belangrijk om op te merken dat in deze resultaten nog geen maatregelen voor de terugsluis voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector zijn meegenomen.⁶² Onderzoek uit België en Duitsland laat zien dat vormen van terugsluis de potentie hebben om mogelijk negatieve effecten op productie, consumptie en economie om te zetten in positieve effecten.

6.3 Gevolgen voor het milieu

Het wetsvoorstel voor een vrachtwagenheffing heeft als doel te betalen naar gebruik en met een deel van de middelen die worden opgebracht, de vervoerssector te innoveren en verduurzamen. Daarnaast wordt in het wetsvoorstel het te betalen tarief gedifferentieerd naar de milieuklasse en het toegestane gewicht van de vrachtwagen.

⁶² MuConsult, Effectstudies vrachtwagenheffing, eindrapport 2018, bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 268, blz. 6.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

De prijsprikkel voor het gebruik van vrachtwagens draagt eraan bij dat het laadvolume van vrachtwagens beter wordt gebruikt, de afwikkeling van goederenstromen beter verloopt en het wegennet optimaler wordt benut door het afleggen van kortere afstanden. Zoals eerder is beschreven worden de maatregelen om de vervoerssector te verduurzamen en te innoveren betaald uit de netto-opbrengsten. Daarmee is beoogd dat het vrachtverkeer stiller, schoner, zuiniger, efficiënter en veiliger wordt. Door de maatregelen in het meerjarenprogramma zal bijvoorbeeld ook niet-fossiel rijden worden gestimuleerd. Hierdoor wordt onder meer bijgedragen aan het klimaatbeleid. Daarnaast worden de zes bestedingsrichtingen van de terugsluis, zoals die in het beleidskader zijn genoemd, via een verduurzamings- en innovatieagenda uitgewerkt tot concrete maatregelen. Het in het wetsvoorstel opgenomen meerjarenprogramma zorgt dus voor een extra reductie van emissies.

Emissies: CO₂, NO_x, PM₁₀, NH₃

Uit onderzoek blijkt dat er sprake is van CO₂-reductie door invoering van een vrachtwagenheffing, van 0,5 tot 0,7%, bepaald ten opzichte van de totale uitstoot van het wegverkeer (dus inclusief personenauto's).⁶³ De emissies NO_x en PM₁₀ nemen naar verwachting af met circa 0,5%. De emissie van NH₃ neemt naar verwachting licht toe met circa 0,2%, als gevolg van een beperkte toename van voertuigkilometers met personenauto's.

De vrachtwagenheffing wordt ingevoerd op autosnelwegen. Om te voorkomen dat vrachtwagens gaan omrijden over andere wegen als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing is een aantal onderliggende wegen opgenomen in het heffingsnetwerk. Ongewenste negatieve effecten van uitwijkend vrachtverkeer worden op deze manier voorkomen. Het te beprijzen wegennet is zodanig gekozen, dat wegen waarop uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht in de nabijheid van een Natura 2000-gebied, aan dat wegennet zijn toegevoegd. Zie ook paragraaf 2.2 van deze toelichting waarin nader wordt ingegaan op de keuze van het wegennet. Mocht in de praktijk blijken dat er toch enige uitwijk plaatsvindt naar niet heffingsplichtige wegen, dan zullen maatregelen worden getroffen. Hiervoor zal na invoering van de vrachtwagenheffing het vrachtverkeer gemonitord worden. In spoedeisende gevallen kan een uitwijkroute snel via de spoedregeling worden opgenomen in het heffingsnetwerk.

Modal shift (keuze voor andere vervoersmodaliteiten) en afname aantal vrachtwagenkilometers

De vrachtwagenheffing zorgt voor hogere kosten voor het vervoer van goederen over de weg. Dit geldt in mindere mate voor vrachtwagens die voor lokale bevoorrading zorgen en weinig gebruik maken van beprijsde wegen en vrachtwagens met heel weinig kilometers. Beide categorieën zijn klein.

Uit modelberekeningen volgt door invoering van een vrachtwagenheffing een lichte daling van het aantal vervoerde tonnen over de weg (met maximaal 0,7%). Uit modelberekeningen volgt een mogelijke modal shift naar vervoer per spoor (toename vervoerde tonnen per spoor maximaal 0,6%) en binnenvaart (toename vervoerde tonnen door binnenvaart maximaal 1,9%). Daarnaast worden de goederen over de weg naar verwachting over een minder lange afstand vervoerd. Door verbetering van de logistieke efficiency is te verwachten dat er iets minder ritten nodig zijn om hetzelfde aantal goederen te vervoeren. Daarnaast kunnen vervoerders voor een kortere route kiezen om de vervoerskosten te minimaliseren. Al deze effecten bij elkaar opgeteld leiden tot de verwachting dat het aantal afgelegde vrachtkilometers in Nederland met 5% zal afnemen.⁶⁴ De verwachte 5% minder

⁶³ MuConsult, Effectstudies vrachtwagenheffing, eindrapport 2018, bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 268, blz. 32-33.

⁶⁴ MuConsult, Effectstudies vrachtwagenheffing, eindrapport 2018, bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 268.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

vrachtwagenkilometers op de weg heeft een minimaal effect op congestie. Voor een belangrijk deel komt dit doordat het aandeel vrachtwagens in de spits relatief klein is. Daarnaast ontstaat door minder vrachtverkeer 'ruimte' op de weg voor personenauto's, met een lichte stijging van de door personenauto's afgelegde kilometers tot gevolg. Netto zorgt de verwachte daling van het vrachtverkeer en de verwachte lichte stijging van personenverkeer voor een minimale verandering van de congestie.

6.4 Privacy Impact Assessment

Voor dit wetsvoorstel is een Privacy Impact Assessment (PIA) uitgevoerd. Voor de uitvoering van een PIA zijn de technische werking en de verschillende datastromen en gegevensverwerkingen inzichtelijk gemaakt. Het document is opgesteld aan de hand van het Model Gegevensbeschermingseffectbeoordeling Rijksdienst.

De AVG is van toepassing op de verwerking van persoonsgegevens die in het kader van de vrachtwagenheffing worden verzameld. De AVG vereist dat gegevens rechtmatig, zorgvuldig en transparant worden verwerkt. Om te toetsen of de persoonsgegevens in het stelsel van vrachtwagenheffing ook rechtmatig, zorgvuldig en transparant worden verwerkt, is de PIA uitgevoerd.

In de PIA is bepaald wanneer verwerking van persoonsgegevens in de zin van de AVG en UAVG aan de orde is. Verder is duidelijk gemaakt dat de voorgestelde verwerking werkelijk noodzakelijk en ter zake doende is. Ook is vastgesteld dat persoonsgegevens uitsluitend worden gebruikt voor het doel waarvoor ze verzameld zijn, en dat wanneer de wet dat vereist dat met instemming van de houder van een vrachtwagen gebeurt. Uit de PIA blijkt dat het wetsvoorstel voldoet aan de wettelijke eisen. De uitvoering en handhaving zullen binnen deze wettelijke kaders verder worden vormgegeven. In hoofdstuk 5 van deze toelichting staat beschreven hoe met privacy in dit wetsvoorstel wordt omgegaan. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

7. Advisering en consultatie

Vervoerssector

Evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN), en de Vereniging Eigen Rijders (VERN) vertegenwoordigen de wegvervoerssector. Met deze partijen is veelvuldig overleg over zowel de uitgangspunten voor de heffing als over de besteding van de middelen voor innovatie en verduurzaming van deze sector. De bestedingsrichtingen voor innovatie en verduurzaming zijn samen met de sector opgesteld. In de komende periode zal de sector betrokken blijven bij het opstellen van het meerjarenprogramma.

Overheden

Voor andere overheden (provincies, gemeenten en waterschappen) is vooral de keuze van het wegennet waarop de vrachtwagenheffing gaat gelden van belang in verband met mogelijke uitwijk van vrachtverkeer van autosnelwegen naar het onderliggend wegennet. Samen met de regionale wegbeheerders is in beeld gebracht waar eventuele uitwijk aan de orde zou zijn. Ook heeft overleg met commissies van de Unie van Waterschappen, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Interprovinciaal Overleg plaatsgevonden. Op basis hiervan is een goed beeld ontstaan van de wegvakken die aanvullend op het autosnelwegennet zouden moeten worden toegevoegd. Dit is in paragraaf 2.2 uitgebreid toegelicht.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

MKB-toets

Vanaf 1 mei 2019 wordt de MKB-toets toegepast op nieuwe wetgevingsdossiers met substantiële regeldruk-gevolgen voor het MKB. Met het opstellen van het wetsvoorstel vrachtwagenheffing is begonnen toen het beleidskader vrachtwagenheffing op 9 november 2018 naar de Tweede Kamer is gestuurd. Een formele MKB-toets hoeft daarom niet uitgevoerd te worden.

Toch is in een vroeg stadium, voor het opstellen van het beleidskader, met diverse typen bedrijven (onder andere uit het MKB) gesproken over ervaringen met het gebruik van boordapparatuur, dienstverlening en het gebruik van andere systemen van kilometerheffing in andere landen. Panteia heeft dit voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedaan in een onderzoek (marktverkenning) naar ervaringen en tevredenheid van gebruikers van bestaande *on-board units* en dienstverlening.⁶⁵ Het onderzoek is mede begeleid door de brancheorganisaties evofenedex, TLN en VERN.

Panteia is daarnaast gevraagd, op basis van de gebruikerservaringen, in hetzelfde onderzoek in beeld te brengen welke elementen meegenomen kunnen worden in het ontwerp van de Nederlandse vrachtwagenheffing. Zo kan het systeem zo goed mogelijk klantvriendelijk worden vormgegeven. De inzichten en uitkomsten van dit onderzoek worden gebruikt voor de uitwerking van het systeem en liggen ten grondslag aan de in het wetsvoorstel gemaakte keuzes.

PM internetconsultatie

Op ... is het ontwerp-wetsvoorstel met de bijbehorende memorie van toelichting gedurende een periode van weken (tot en met ...) opengesteld voor internetconsultatie. Er zijn in totaal ... reacties binnengekomen.

PM Huf-toets/uitvoerbaarheidstoets RDW, RWS, ILT en CJIB

PM Autoriteit persoonsgegevens

PM Regeldruktoets (ATR)

PM Raad voor de rechtspraak

8 Inwerkingtreding en notificatie

Inwerkingtreding geschiedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, naar verwachting in 2023. Hiervoor is gekozen om te kunnen borgen dat er sprake is van een redelijke invoeringstermijn. Voor de inwerkingtreding is het ook nodig dat de benodigde uitvoeringsregels gereed zijn. Zoals eerder toegelicht zal het Eurovignet vervallen en wordt de MRB verlaagd. De wijzigingen die daarvoor nodig zijn zullen op hetzelfde tijdstip in werking treden. Daarnaast zal de uitvoeringspraktijk voldoende gelegenheid moeten hebben om zich op de nieuwe regelgeving voor te bereiden. Voor een zorgvuldige invoering kan het aangewezen zijn om onderdelen op een later tijdstip in werking te laten treden. Artikel 31 van het wetsvoorstel biedt die mogelijkheid.

Het wetsvoorstel moet in het kader van de Eurovignet-richtlijn (artikel 12) en EETS-richtlijn (artikel 32) worden genotificeerd bij de Europese Commissie omdat het om gedeeltelijke (her)implementatie gaat. Die notificatie vindt plaats als het wetsvoorstel is aangenomen. Verder bevat de Eurovignet-richtlijn een verplichting om het berekende maximumtarief voor de vrachtwagenheffing te notificeren.

⁶⁵ Panteia, Onderzoek on-board units en dienstverlening. Marktverkenning, eindrapport 2018, bijlage bij Kamerstukken II 2017/18, 29398 nr. 611.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Dat moet zes maanden voordat de regeling wordt toegepast en in die zes maanden moet de Commissie ermee instemmen.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Artikelsgewijze toelichting

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 (begripsbepalingen)

boordapparatuur

De boordapparatuur is de apparatuur waarmee in ieder geval geregistreerd kan worden hoeveel kilometers op welke weg gereden worden. Er wordt vooralsnog vanuit gegaan dat dat plaats vindt met een zogenoemde *On Board Unit* (OBU), maar het is denkbaar dat dat in de toekomst op andere wijze kan plaatsvinden. De definitie sluit aan bij de definitie van Richtlijn (EU) 2019/520.

dienstaanbieder

De regering streeft naar zoveel mogelijk inning van de vrachtwagenheffing door EETS-aanbieders, mede om de interoperabiliteit tussen verschillende landen te vergroten. EETS-aanbieders leveren ook diensten in andere landen en de verwachting is dat veel houders van een vrachtwagen daarmee een contract zullen sluiten. De hoofddienstaanbieder, die alleen nationaal werkt, is nodig voor de houder van een vrachtwagen die – om welke reden dan ook – geen contract met een EETS-aanbieder kan of wil sluiten.

dienstverleningsovereenkomst

De dienstverleningsovereenkomst is de overeenkomst tussen de dienaarbieder en de (houder van een vrachtwagen (heffingsplichtige) waarmee onder andere geregeld wordt dat de houder de vrachtwagenheffing aan de dienaarbieder betaalt en dat de dienaarbieder boordapparatuur aan de houder ter beschikking stelt.

euro-emissieklasse

In bijlage 0 van de Eurovignetrichtlijn (Richtlijn 1999/62/EG) zijn maximum grenswaarden voor de euro-emissieklassen EURO 0 tot en met EURO V opgenomen. In Verordening (EU) 595/2009 is de maximum grenswaarde voor EURO VI opgenomen. Aangezien het een maximumwaarde betreft, vallen schonere voertuigen, zoals emissieloze voertuigen, ook onder deze klasse. In deze regelgeving is niet voorzien in een aparte klasse voor emissieloze voertuigen.

fysieke leefomgeving

Voor het begrip fysieke leefomgeving wordt aangesloten bij artikel 1.2, tweede lid, van de Omgevingswet. Dit artikel bevat een niet-limitatieve lijst van onderwerpen die de fysieke leefomgeving omvat waaronder lucht, geluid en natuur.

hoofddienstaanbieder

De hoofddienstaanbieder is een dienaarbieder, niet zijnde een EETS-aanbieder, die de verplichting heeft om overeenkomsten te sluiten met alle belanghebbende gebruikers. De hoofddienstaanbieder wordt speciaal door de tolheffer gecontracteerd.

houder

De houder van een vrachtwagen is in beginsel de Nederlandse of buitenlandse kentekenhouder. Ook is er een kleine categorie van niet-gekentekende voertuigen waarvan de houder degene is die de

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

vrachtwagen feitelijk ter beschikking heeft. Deze definitie is in grote lijnen ontleend aan artikel 1, eerste en tweede lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat leasemaatschappijen dus ook houder zijn voor de vrachtwagens die tot hun wagenpark behoren.

kentekenregister

Het kentekenregister bevat de gegevens van de kentekenhouder die bij het kenteken van een vrachtwagen hoort en wordt door de RDW beheert.

vrachtwagen

De begripsomschrijving voor vrachtwagen is ontleend aan artikel 2, onder d, Richtlijn 1999/62/EG. De richtlijn geeft de mogelijkheid om tolgelden op te leggen aan voertuigen of een samenstel van voertuigen die een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg hebben. Hieronder vallen alle vrachtwagens, maar ook de oplegtrekkers als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen met carrosseriecode BC (hierna: BE-trekkers). De BE-trekkers zijn voertuigen die uit twee delen bestaan en gezamenlijk een eenheid vormen, die gezamenlijk een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg hebben en die naar hun aard bedoeld zijn voor het vervoer van goederen. Voertuigen met een toegestane maximum massa (tmm) van niet meer dan 3.500 kg met een trekhaak vallen hier niet onder, want het trekken van een aanhangwagen is optioneel.

Wat onder andere niet onder het begrip vrachtwagen valt zijn bussen, mobiele kranen, verreikers, hoogwerkers, graafmachines en bulldozers omdat die voertuigen niet bedoeld zijn of gebruikt worden voor goederenvervoer. Hetzelfde geldt voor land- en bosbouwtrekkers.

vrachtwagenheffing

De vrachtwagenheffing is een heffing die verschuldigd is voor het rijden met een vrachtwagen op bepaalde daartoe aangewezen wegen van het wegennet.

weg

Voor het begrip "weg" wordt verwezen naar artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994. Daaronder worden verstaan alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten.

wegvak

Met wegvak wordt bedoeld op een specifieke weg of deel daarvan.

HOOFDSTUK 2. VRACHTWAGENHEFFING

Artikel 2 (belastbaar feit vrachtwagenheffing)

In het eerste lid is bepaald dat onder de naam vrachtwagenheffing een tarief per kilometer in rekening wordt gebracht voor vrachtwagens die over een wegvak als bedoeld in bijlage 1 rijden.

Het wijzigen van de lijst van wegen die in de bijlage zijn opgenomen, zal in beginsel alleen door een wetswijziging kunnen plaatsvinden. Het belastbaar feit. Daarnaast is het in uitzonderlijke gevallen op grond van artikel 30 mogelijk om via een snelle procedure met het oog op de verkeersveiligheid,

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

bereikbaarheid of de fysieke leefomgeving wegen te beprijzen of juist niet te beprijzen. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 30.

Op grond van het tweede lid kan alleen de naamgeving van de wegen worden gewijzigd en de categorisering van de wegen door middel van een algemene maatregel van bestuur. Met deze AMvB kunnen dus geen wegen aan de lijst van bijlage 1 worden toegevoegd of ervan af worden gehaald. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld om het exacte begin en het einde van een wegvak te markeren (derde lid).

Artikel 3 (houder van een vrachtwagen is heffingsplichtige)

De houder van een vrachtwagen is de heffingsplichtige voor de vrachtwagenheffing.

Artikel 4 (vrijstelling)

Voor bepaalde voertuigen die als vrachtwagen zijn aan te merken wordt de houder van een vrachtwagen op grond van artikel 4 vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. Artikel 7, vierde lid, in samenhang met artikel 6, tweede lid, onder a en b, Richtlijn 1999/62/EG geeft voor deze uitzondering de mogelijkheid.

In artikel 4, eerste lid, zijn de vrachtwagens opgenomen die van rechtswege zijn vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. Dit betreft voertuigen van defensie, politie en brandweer (onderdeel a), en niet-gekentekende voertuigen die ingezet worden voor de aanleg en het onderhoud van wegen, zoals dumpers (onderdeel b). Vrachtwagens met een handelaarskenteken (onderdeel c) zijn niet bedoeld en worden niet gebruikt voor goederenvervoer en worden daarom ook vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. Dat geldt ook voor vuilniswagens, kolkenzuigers en straatvegers (onderdeel d) die niet gebruikt worden voor goederenvervoer, maar voor het verwijderen afval en andere vervuiling. Daarnaast zijn vrachtwagens waarvan de tenaamstelling in het kentekenregister geschorst is, ook vrijgesteld van de vrachtwagenheffing (onderdeel e). Deze vrachtwagens worden niet gebruikt voor goederenvervoer. Deze vrachtwagens mogen dan geen gebruik maken van de weg behoudens twee uitzonderingen die zijn opgenomen in artikel 23, eerste lid, van het Kentekenreglement:

- a. als een vrachtwagen gekeurd moet worden, zoals APK of een andere in de Wegenverkeerswet 1994 genoemde keuring, of
- b. als het gaat om een vrachtwagen van 15 jaar of ouder voor zover er naar het oordeel van de Minister van Financiën sprake is van een bijzondere gelegenheid (onder andere bijzondere evenementen).

Onderdeel e sluit aan bij de systematiek van hoofdstuk III, afdeling 4, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 op grond waarvan geen motorrijtuigenbelasting betaald hoeft te worden als een motorrijtuig geschorst is.

Het tweede lid bepaalt dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ook op verzoek vrijstelling van de vrachtwagenheffing kan verlenen voor oldtimer-vrachtwagens ouder dan 40 jaar die niet bedrijfsmatig worden gebruikt (onderdeel a) en voor vrachtwagens met een betonpomp zonder mixer (onderdeel b). De oldtimer-vrachtwagens die niet bedrijfsmatig worden gebruikt, zullen slechts af en toe deelnemen aan het verkeer op de openbare weg en kunnen om die reden worden vrijgesteld. Vrachtwagens met een betonpomp zonder mixer kunnen worden vrijgesteld omdat ze niet bedoeld zijn of gebruikt worden voor goederenvervoer.

In tegenstelling tot de vrachtwagens die worden genoemd in het eerste lid kunnen de vrachtwagens, bedoeld in het tweede lid, niet als zodanig in het kentekenregister herkend worden. Daarom moet

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

voor deze vrachtwagens om een individuele vrijstelling worden verzocht. Op de behandeling van het verzoek is titel 4.1 van de Awb van toepassing. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen ook voorwaarden en beperkingen worden gesteld voor de vrijstelling. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld voor de bij het verzoek te overleggen gegevens (vierde lid). Volledigheidshalve wordt nog verwezen naar de toelichting bij het begrip vrachtwagen, bedoeld in artikel 1, waar voertuigen worden genoemd die niet onder de reikwijdte van Richtlijn 1999/62/EG vallen. Omdat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de Europese richtlijnen is de vrachtwagenheffing niet van toepassing op die voertuigen.

HOOFDSTUK 3. TARIEVEN

Artikel 5 (heffing op basis van het aantal gereden kilometers)

De in rekening te brengen vrachtwagenheffing wordt bepaald aan de hand van het aantal geregistreerde kilometers op de aangewezen wegvakken, bedoeld in bijlage 1. De tarieven per kilometer voor verschillende typen vrachtwagens worden berekend aan de hand van het gewicht en de euro-emissieklasse van de vrachtwagen. Voor de berekening van de heffing wordt verwezen naar artikel 7.

Artikel 6 (registratie km's met boordapparatuur)

Op grond van artikel 6, eerste lid, vindt de registratie van het aantal gereden kilometers plaats door middel van boordapparatuur, bijvoorbeeld met een zogenoemde *On Board Unit* (OBU). De houder van een vrachtwagen kan verplicht worden een borg voor de boordapparatuur te betalen.

Op grond van het tweede lid moeten alle vrachtwagens voorzien zijn van boordapparatuur die ingeschakeld is, zodat een individuele vrachtwagenchauffeur niet telkens zijn registratieapparatuur moet inschakelen als hij op een weg komt waar een vrachtwagenheffing wordt geheven. Daarmee worden veiligheidsrisico's voorkomen die kunnen ontstaan door het in- of uitschakelen van de apparatuur tijdens het rijden. De kans op onbedoelde overtredingen bij aan- en uitzetten van de registratievoorziening wordt daarmee ook voorkomen. Anders kan de acceptatie van het systeem onder druk komen te staan en kan het leiden tot een extra belasting voor de handhaving. De gegevens die worden verzameld doordat de boordapparatuur ingeschakeld moet zijn kunnen in geanonimiseerde vorm ook worden gebruikt om de aantallen vrachtwagens op de wegen in Nederland te kunnen monitoren (zie ook artikel 8, zesde lid).

In het derde lid zijn gevallen opgenomen waarin de houder van de vrachtwagen zich onmiddellijk met de dienst aanbieder in verbinding moet stellen. Doet de houder dit niet, dan riskeert hij een boete. Het vierde lid bepaalt dat de dienst aanbieder instructies kan geven aan de bestuurder van de vrachtwagen. Die instructies worden gegeven volgens bij algemene maatregel van bestuur gestelde regels. Dit betreft onder andere instructies als de boordapparatuur onverhoopt kapot is gegaan en er vervangende boordapparatuur nodig is. Hierbij kan worden gedacht aan regeling die het mogelijk maakt om binnen een bij AMvB gestelde termijn te zorgen voor vervangende boordapparatuur zonder dat de houder in de tussentijd een boete krijgt wegens het niet hebben van goed functionerende boordapparatuur.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Artikel 7 (tarieven)

In het eerste lid zijn de tarieven voor de vrachtwagenheffing per kilometer opgenomen. De tarieven zijn gedifferentieerd naar toegestane maximum massa en de euro-emissieklasse van de vrachtwagen. Op grond van artikel 7 octies, eerste lid, van Richtlijn 1999/62/EG mag het hoogste tarief niet meer zijn dan 100 % van een gelijkwaardig voertuig dat aan de strengste emissienormen voldoet. Met de keuze voor de opgenomen tarieven zal het gemiddelde tarief uitkomen op € 0,149/kilometer. Op grond van het tweede lid wordt het tarief van de vrachtwagenheffing bepaald aan de hand van het tarief per gereden kilometer over een beprijsde weg vermenigvuldigd met het aantal gereden kilometers.

Om te voorkomen dat door inflatie de reële omvang van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing afneemt, is het wenselijk om de tarieven te indexeren. De tarieven zullen nadat de heffing van toepassing is geworden jaarlijks geïndexeerd worden volgens de Indexering Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) zoals deze jaarlijks door het CPB in haar Centraal Economisch Plan wordt gepubliceerd. De tarieven zijn vastgesteld op basis van prijspeil 2018.

HOOFDSTUK 4. GEGEVENSBESCHERMING

Artikel 8 (bescherming persoonsgegevens, gebruikt door Onze Minister)

In het kader van de vrachtwagenheffing worden persoonsgegevens verwerkt. Dat is nodig om bijvoorbeeld de vrachtwagenheffing in rekening te kunnen brengen of bestuurlijke boetes op te kunnen leggen. Op het verwerken van persoonsgegevens is het regime van de Algemene Verordening gegevensbescherming (AVG)⁶⁶ van toepassing.

De artikelen 8 en 9 hebben betrekking op de verwerking van persoonsgegevens die noodzakelijk is om te voldoen aan een wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust, artikel 6, eerste lid, onder c, AVG.

In artikel 8, eerste lid, van het onderhavige wetsvoorstel wordt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangemerkt als verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens die worden gebruikt voor de heffing en invordering van de vrachtwagenheffing, het toezicht op de naleving, de handhaving en het opleggen en invorderen van de bestuurlijke boete die kan worden opgelegd als het een overtreding betreft die is opgenomen in bijlage 1 en het informeren van houders van een vrachtwagen die op grond van het kentekenregister geen overeenkomst met een dienst aanbieder lijken te hebben. Het tweede lid heeft betrekking op het verwerken van de gegevens door de Minister. Dat sluit aan op het eerste lid.

De bewaartermijnen zijn opgenomen in het derde lid. In onderdeel a is voor de gegevens die betrekking hebben op de betaling van de heffing een bewaartermijn van vijf jaar opgenomen. Dat komt overeen met de verjaringstermijn van vijf jaar die geldt voor geldvorderingen.

Als het gaat om de betaling van een bestuurlijke boete (onderdeel b) moeten de gegevens worden verwijderd nadat de onherroepelijke boete betaald is.

Op grond van onderdeel c worden de gegevens bewaard gedurende de termijn dat een bestuurlijke boete kan worden opgelegd. Op grond van artikel 5:45, tweede lid, Awb is dat drie jaar.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat op grond van artikel 5:45, eerste lid, Awb een termijn

⁶⁶ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PbEU 2016, L 119).

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

van vijf jaar zou gelden als artikel 5:53 Awb van toepassing is over het opmaken van een proces-verbaal en de gelegenheid voor zienswijzen openstellen. In artikel 17, tiende lid, wordt artikel 5:53 echter niet van toepassing verklaard en geldt de termijn van vijf jaar niet. Zie hiervoor verder de artikelsgewijze toelichting bij artikel 17.

Onderdeel d bepaalt dat de gegevens voor het informeren van een houder dat hij er geen overeenkomst is geregistreerd gedurende vier weken worden bewaard.

Op grond van het vierde lid worden gegevens onmiddellijk verwijderd als blijkt dat het gaat om een vrachtwagen die tegen de zin van de houder gebruikt is of waarvoor de houder een vrijwaringsbewijs kan overleggen.

De geregistreerde gegevens (de ruwe verplaatsingsdata) worden op grond van het vijfde lid niet langer dan twaalf weken bewaard. Dit is een set van gegevens met coördinaten die worden bewerkt naar aantal gereden kilometers op een bepaald wegvak. De bewerking moet plaatsvinden binnen negentig dagen. Mochten er vraagtekens gesteld worden bij het aantal gereden kilometers dan kan dat binnen deze termijn van twaalf weken nog een geverifieerd worden.

Op grond van het zesde lid kunnen de ruwe verplaatsingsdata wel in geanonimiseerde vorm worden verwerkt ten behoeve van verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer. Deze bepaling is ontleend aan artikel 14, tweede lid, van de EETS-richtlijn.

Als de gegevens op grond van andere wetgeving langer bewaard moeten worden dan de in dit artikel opgenomen termijn, geeft het zevende lid daarvoor de mogelijkheid. In dat geval moeten de betreffende gegevens natuurlijk niet verwijderd worden.

Artikel 9 (bescherming persoonsgegevens, gebruikt door de dienstverlener)

Het eerste lid bepaalt dat de dienstverlener als verwerkingsverantwoordelijke wordt aangemerkt voor de verwerking van persoonsgegevens die hij gebruikt in het kader van de dienstverleningsovereenkomst en het doorgeven van het elektronisch databestand aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Op grond van het tweede lid vindt de verwerking van de gegevens uitsluitend plaats ten behoeve van de diensten die de dienstaanbieder levert en ten behoeve van het doorgeven van het elektronisch databestand.

De geregistreerde verplaatsingsgegevens (de ruwe verplaatsingsdata) ten behoeve van het toezicht op de dienstaanbieder worden niet langer dan een jaar bewaard (derde lid).

Op grond van het vierde lid bewaart de dienstverlener de persoonsgegevens die hij verwerkt ten behoeve van het doorgeven van het elektronisch databestand of ten behoeve van de diensten die hij levert aan de houder niet langer dan voor die taken nodig is.

Op grond van het vijfde lid is het voor de dienstaanbieder verboden de gegevens die gebruikt worden voor de vrachtwagenheffing door te verkopen of te verstrekken aan een derde. Dit is echter anders als een houder daarvoor toestemming heeft gegeven (artikel 6, eerste lid, onder a, AVG).

Als de gegevens op grond van andere wetgeving langer bewaard moeten worden dan de in dit artikel opgenomen termijn, geeft het zesde lid daarvoor de mogelijkheid. In dat geval moeten de betreffende gegevens natuurlijk niet verwijderd worden.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

HOOFDSTUK 5. HEFFING EN INVORDERING

Artikel 10 (Onze Minister is tolheffer)

Artikel 10 bepaalt dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de vrachtwagenheffing heft. Dat doet hij van de houder van een vrachtwagen (artikel 3). In de betalingsketen wordt tussen de Minister en de houder een dienstaanbieder geïntroduceerd. In de artikelen 11 en 12 is de verhouding tussen de houder van een vrachtwagen en de dienstaanbieder neergelegd. In artikel 13 is de verhouding tussen de dienstaanbieder en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat opgenomen.

Artikel 10 bepaalt dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de vrachtwagenheffing heft.

Daarmee is de Minister ook de tolheffer in de zin van de EETS-richtlijn. De vrachtwagenheffing wordt van de houder van een vrachtwagen geheven (zie artikel 3, eerste lid).

Aangezien hieruit voortvloeit dat er een betalingsverplichting aan een bestuursorgaan ontstaat, is titel 4.4 Awb over de bestuursrechtelijke geldschulden van toepassing. Dat betekent dat de Minister aan de hand van de door de dienstaanbieder geregistreerde kilometers voor wegvakken waar een vrachtwagenheffing geldt, een beschikking zal afgeven. De geldsom die in de beschikking zal worden opgenomen heeft betrekking op een dag en vermeldt het aantal op die dag geregistreerde kilometers op een beprijde weg.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de Algemene wet inzake rijksbelastingen niet van toepassing is op de vrachtwagenheffing omdat het geen rijksbelasting betreft die door de rijksbelastingdienst wordt geheven.

De Minister kan op grond van het contract met de dienstaanbieder nakoming van de dienstaanbieder vorderen.

Nadat het verschuldigde bedrag is ontvangen, verstrekt de Minister op grond van het derde lid een betalingsbewijs. Het derde lid is ontleend aan artikel 7 undecies, derde lid, van Richtlijn 1999/62/EG.

Artikel 11 (dienstverleningsovereenkomst tussen dienstaanbieder en houder vrachtwagen)

Uit het eerste lid volgt dat de houder van een vrachtwagen niet zonder dienstverleningsovereenkomst met een dienstaanbieder de weg op mag. Dit betreft niet alleen de wegen die zijn opgenomen in bijlage 1, maar alle wegen. Deze verplichting geldt niet als de houder is vrijgesteld van de vrachtwagenheffing.

Als een houder via een zogenoemde *reseller* (een soort tussenpersoon) een dienstovereenkomst wil afsluiten dan is dat op zich mogelijk. Uiteindelijk moet wel duidelijk zijn dat er een overeenkomst tussen de dienstaanbieder en de houder tot stand is gekomen. Die overeenkomst heeft de houder immers nodig als hij met zijn vrachtwagen de weg op wil, want rijden zonder overeenkomst is een overtreding.

Als de houder het bedrag van de beschikking betaalt aan de dienstaanbieder, wordt hij geacht te hebben voldaan aan zijn betalingsverplichting aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (tweede lid). De houder blijft weliswaar de heffingsplichtige, maar op grond van deze bepalingen en het dienstverleningscontract tussen houder en dienstaanbieder, zal de Minister in dat geval feitelijk de verschuldigde bedragen van de vrachtwagenheffing alleen nog kunnen innen bij de dienstaanbieder.

De houder dient op grond van het derde lid alle relevante documenten te overleggen aan de dienstaanbieder die nodig zijn om het kenteken, de toegestane maximum massa en de euro-emissieklasse vast te tellen. Bij AMvB wordt bepaald welke gegevens exact overgelegd moeten

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

worden. Bij gebrek aan gegevens zal het hoogste bedrag in rekening worden gebracht. Een latere correctie van de gegevens heeft echter geen terugwerkende kracht.

Het vierde lid bepaalt dat de dienstaanbieder in het dienstverleningscontract de houder van de vrachtwagen de verplichting kan opleggen om een garantie te stellen dat er betaald wordt. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een creditcard of een tankpas. In feite maakt deze bepaling het mogelijk om een prepaid-abonnement te hebben.

In het vijfde lid wordt geregeld welke elementen de dienstverleningsovereenkomst in ieder geval dient te bevatten. Dit betreft het ter beschikking stellen van boordapparatuur (onderdeel a), de verplichting dat de dienstaanbieder voor de houder betaald aan de Minister (onderdeel b), dat de houder tenminste eenmaal per maand een factuur krijgt waarin het totaalbedrag van de heffing en het aantal gereden kilometer per dag is opgenomen (onderdeel c), dat de houder in ieder geval giraal kan betalen (onderdeel d), het onderhouden van een klantenrelatie zoals bijvoorbeeld het inrichten van een klantcontactpunt (onderdeel e), zorgen dat privacy en beveiliging gewaarborgd is (onderdeel f), het verstrekken van een volmacht door de houder aan de dienstaanbieder (onderdeel g) en het verstrekken van een machtiging door de houder aan de dienstaanbieder (onderdeel h).

Als de houder vragen heeft over de factuur van de dienstaanbieder zal hij zich in eerste instantie tot de dienstaanbieder kunnen wenden en zullen geschillen tussen de dienstaanbieder en de houder langs civielrechtelijke weg opgelost kunnen worden. Mocht de houder echter principiële bezwaren tegen de factuur houden dan kan hij de beschikking bij de dienstaanbieder opvragen en daartegen bezwaar maken bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en vervolgens eventueel beroep instellen bij de bestuursrechter. Ook is het denkbaar dat de houder in het laatste geval aan de dienstaanbieder kan vragen namens hem bezwaar te maken, maar dat zal afhangen van de afspraken die de houder en dienstaanbieder daarover maken. Over het eventueel doorsturen van de beschikking door de dienstaanbieder aan de houder kunnen ook afspraken in de dienstverleningsovereenkomst worden gemaakt.

Artikel 12 (opschorten dienstverleningsovereenkomst)

Zou de houder niet betalen, maar heeft hij wel een dienstverleningsovereenkomst, dan is de dienstaanbieder verplicht om toch voor de geregistreerde kilometers te betalen aan de Minister. Artikel 12 bevat een aantal gronden aan de hand waarvan de dienstaanbieder de overeenkomst in ieder geval kan opschorten. In dat geval houdt de verplichting voor de dienstaanbieder om aan de tolheffer te betalen op. Zou de houder van een vrachtwagen ondanks de opschorting toch gaan rijden, dan is er sprake van een overtreding als bedoeld in bijlage 2. De opschorting wordt beëindigd op het moment dat alsnog wordt voldaan aan de verplichtingen. Zie voor opschorting verder de artikelen 6:262 van het Burgerlijk Wetboek (BW) e.v.. Artikel 12 van het wetsvoorstel laat onverlet dat de dienstverleningsovereenkomst bijvoorbeeld ook op grond van artikel 6:265 BW e.v. ontbonden kan worden.

Als de overeenkomst wordt opgeschort, dan volgt uit het tweede lid dat de Minister en de houder van de vrachtwagen daarvan onmiddellijk door de dienstaanbieder op de hoogte worden gesteld.

Artikel 13 (Onze Minister en dienstaanbieder)

De registratie van de gereden kilometers vindt niet rechtstreeks plaats bij de Minister, maar bij de dienstaanbieder. Door de geregistreerde kilometers met de bijbehorende tarieven door te geven aan

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

de Minister weet de Minister welk bedrag de dienstaanbieder zal betalen. De dienstaanbieder geeft zijn registratie dagelijks door.

De beschikking die de Minister per kalendermaand oplegt, artikel 10, tweede lid, wordt bekendgemaakt door toezending aan de dienstaanbieder. De beschikking kan worden opgelegd aan de hand van de door de dienstaanbieder op geautomatiseerde wijze geregistreeerde kilometers.

De dienstaanbieder voldoet binnen zes weken de door de houder verschuldigde bedragen aan de Minister.

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de uitvoering van het eerste tot en met derde lid van dit artikel.

HOOFDSTUK 6. DIENSTAANBIEDER

Artikel 14 (hoofddienstaanbieder)

Het eerste lid bepaalt dat de hoofddienstaanbieder een dienstaanbieder is met de speciale verplichting om met elke houder van een vrachtwagen die daarom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten. Hij krijgt daarom een andere vergoeding dan de EETS-aanbieders krijgen. Dit volgt uit artikel 7, derde lid, van Richtlijn (EU) 2019/520.

Op grond van het tweede lid kan een EETS-aanbieder als dienstaanbieder werkzaam zijn in een EETS-gebied als hij voldoet aan de verplichtingen en algemene voorwaarden die in de EETS-gebiedsverklaring zijn vermeld. Dit artikellid is ontleend aan artikel 6, derde lid, van Richtlijn (EU) 2019/520. Over de EETS-aanbieders en EETS-gebiedsverklaring zijn verder regels gesteld in de Wet implementatie EETS-richtlijn.

HOOFDSTUK 7. TERUGSLUIS

Artikel 15 (meerjarenprogramma terugsluis)

Op grond van het eerste lid stelt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat elke vijf jaar een meerjarenprogramma vast. Het meerjarenprogramma is een financieel programma, gericht op innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Het programma wordt niet vastgesteld voordat daarover eerst overleg heeft plaatsgevonden met de vervoerssector. Om voldoende flexibiliteit te behouden zijn de formele vereisten over de inhoud van het programma zo beperkt mogelijk gehouden. Het tweede lid bepaalt dat, in lijn met het regeerakkoord⁶⁷, de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet voor de verduurzaming en de innovatie van de vervoerssector. De netto-opbrengsten bedragen de inkomsten van de vrachtwagenheffing verminderd met de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens, de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en accijnzen en de kosten van het systeem. Volledigheidshalve wordt nog vermeld dat de terugsluis niet tot ongeoorloofde staatssteun mag leiden.

⁶⁷ "Vertrouwen in de toekomst", Regeerakkoord 2017-2021.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

HOOFDSTUK 8. HANDHAVING EN STRAFBEPALINGEN

Artikel 16 (toezicht)

Op grond van het eerste lid worden door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de toezichthouders aangewezen die belast zijn met het toezicht op de naleving van de wet en de AMvB's en ministeriële regelingen die daaronder hangen. De toezichthouders zijn op grond van het tweede lid bevoegd om op geautomatiseerde wijze een overtreding vast te stellen.

Een besluit tot de aanwijzing van de toezichthouders zal worden medegedeeld in de Staatscourant (derde lid).

Artikel 17 (bestuurlijke boete anders dan voor de heffing of invordering)

Voor andere overtredingen dan overtredingen die direct te maken hebben met de invordering van de vrachtwagenheffing, kan een bestuurlijke boete aan de houder worden opgelegd.

Op de bestuurlijke boete is titel 5.4 Awb van toepassing. In bijlage 2 bij het wetsvoorstel zijn de betreffende overtredingen opgenomen met de daarvoor door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ten hoogste op te leggen bestuurlijke boete (eerste lid). Tegen de bestuurlijke boete staat bezwaar, beroep en hoger beroep open.

Een boete kan op grond van het tweede lid echter niet worden opgelegd als melding is gemaakt van defecte boordapparatuur en de houder overeenkomstig de instructies van de dienst aanbieder handelt om zijn boordapparatuur te vervangen. Als de boordapparatuur opzettelijk kapot is gemaakt, zal er weliswaar geen bestuurlijke boete worden opgelegd, maar zal de houder van de vrachtwagen zijn borg voor de boordapparatuur niet meer terugkrijgen.

Ook kan er geen boete worden opgelegd als binnen 24 uur voorafgaand aan de overtreding dezelfde overtreding is begaan en daarvoor een bestuurlijke boete is opgelegd. Daarmee wordt voorkomen dat de houder van een vrachtwagen onevenredig veel boetes opgelegd zou krijgen voor dezelfde overtreding.

Op grond van artikel 5:41 Awb kan overigens geen bestuurlijke boete worden opgelegd als de overtreding niet aan de kentekenhouder te verwijten is. Dit is bijvoorbeeld het geval als iemand aannemelijk kan maken dat een ander zijn motorrijtuig tegen zijn wil heeft gebruikt en hij dit gebruik redelijkerwijs niet heeft kunnen voorkomen. Ook als de (voormalige) kentekenhouder een vrijwaringsbewijs of een verklaring als bedoeld in de artikelen 31 tot en met 33 van het Kentekenreglement (verval van tenaamstelling) kan overleggen, kan aan hem geen bestuurlijke boete worden opgelegd. Zie hiervoor in vergelijkbare zin ook artikel 19 op grond waarvan de bestuurlijke boete in die gevallen wordt kwijtgescholden. Ook in de situatie dat iemand kan aantonen dat hij een melding heeft gedaan bij de dienst aanbieder zal geen bestuurlijke boete worden opgelegd.

Het kan voorkomen dat een bepaald feit onder meerdere overtredingen, genoemd in bijlage 2, is te plaatsen. In dat geval geldt op grond van het derde lid dat de ten hoogste op te leggen boete de boete is van de overtreding waarbij de hoogste boete staat vermeld.

Op grond van het vierde lid wordt de bestuurlijke boete binnen twee weken nadat die onherroepelijk is geworden, betaald.

Als er na de termijn van twee weken na het onherroepelijk worden van de boete niet of niet geheel is betaald, wordt de oorspronkelijke boete van rechtswege met vijftig procent verhoogd. Deze verhoging wordt bekendgemaakt door de verzending van een aanmaning. Het verhoogde bedrag moet binnen vier weken worden betaald na verzending van die aanmaning. Als binnen die vier weken het gehele bedrag van de oorspronkelijk boete + vijftig procent verhoging niet geheel is betaald, wordt het

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

inmiddels verhoogde bedrag (de oorspronkelijke boete + vijftig procent verhoging) nog eens van rechtswege met honderd procent verhoogd. De totale hoogte van de boete, na twee verhogingen, komt daarmee op het oorspronkelijke bedrag + 200 procent. Het vierde tot en met zesde lid zijn in grote lijnen ontleend aan de artikelen 23 tot en met 25 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna: Wet Mulder). Er is gekozen voor een termijn van vier weken na elke verhoging om te verzekeren dat ook buitenlandse weggebruikers voldoende tijd hebben om de boete te ontvangen en een betaling te doen. Na de tweede aanmaning kan op grond van het zevende lid in samenhang met artikel 4:117 Awb en artikel 5:10, tweede lid, Awb worden overgegaan tot dwanginvordering.

De verhogingen van de bestuurlijke boete en een eventuele dwanginvordering kunnen evenwel worden voorkomen als degene die de bestuurlijke boete moet betalen uitstel van betaling wordt verleend, artikel 4:94 Awb. Gedurende het uitstel kan de Minister dan niet aanmanen of invorderen. Het achtste lid bepaalt dat er geen aanmaningskosten in rekening kunnen worden gebracht bij de eerste en tweede verhoging van de boete. De aanmaningskosten zitten verwerkt in de verhogingen. Op grond van het negende lid, kan de eerste aanmaning en de bijbehorende boete nog niet worden ingevorderd bij dwangbevel. Dat kan pas na de tweede verhoging.

In het tiende lid is bepaald dat artikel 5:53 Awb niet van toepassing is, wat betekent dat er van de overtreding niet steeds een proces-verbaal hoeft te worden opgemaakt en dat de overtreder niet steeds in de gelegenheid wordt gesteld zienswijzen naar voren te brengen. Dit zou een onevenredige last vormen bij het opleggen van de bestuurlijk boete voor overtredingen als bedoeld in bijlage 2. Bijlage 2 kan op grond van het elfde lid bij AMvB worden gewijzigd nadat eerst een ontwerp daarvan is voorgehangen bij beide kamers der Staten-Generaal.

Artikel 18 (voorlopige maatregelen bij stilhouden)

In beginsel zullen opgelegde boetes voor overtredingen als bedoeld in bijlage 2 worden opgestuurd aan de houder. Een boete kan ook worden opgelegd als een overtreding als bedoeld in bijlage 2 op de weg geconstateerd wordt en de gegevens van de kentekenhouder niet te verifiëren zijn. Dit is met name relevant voor buitenlandse kentekenhouders uit lidstaten waar de boete niet ten uitvoer kan worden gelegd omdat de betreffende overtreding daar niet strafbaar is, of als het gaat om een overtreding van kentekenhouder uit een land buiten de EU.

Er zal dan direct moeten kunnen worden gehandhaafd omdat er anders geen adequate mogelijkheid is om de te innen.

De boete wordt opgelegd aan de kentekenhouder maar kan bekend worden gemaakt door uitreiking aan de bestuurder. Het tweede lid, onder a, bepaalt dat de beschikking in dat geval onmiddellijk betaald moet worden.

Deze constructie is noodzakelijk omdat de bestuurder niet in alle gevallen tevens de kentekenhouder zal zijn. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 28. Uit het tweede lid, onder b, volgt dat de verhogingen van de boete, zoals die ook worden toegepast bij een opgestuurde beschikking, ook van toepassing zijn op een boete die bij stil houden is opgelegd. Die verhogingen treden echter pas in werking twee weken nadat de beschikking onherroepelijk (zie ook artikel 20) is geworden.

Op grond van het derde lid kunnen motorrijtuigen van de hoofdweg naar een veilige locatie, zoals een parkeerplaats, worden gedirigeerd en het verdere gebruik worden belet. De bevoegdheid bestaat slechts als aan de kentekenhouder voor dat motorrijtuig een bestuurlijke boete als bedoeld in artikel 18 wordt opgelegd. Dit betekent ook dat zodra een openstaande boete is voldaan het gebruik van het motorrijtuig niet langer kan worden belet. Het vierde lid is overigens ook van toepassing op een

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

houder van een vrachtwagen die geregistreerd staat voor het niet voldoen van een hem eerder opgelegde bestuurlijke boete.

Het vierde lid voorziet er in dat bij de beschikking tot het opleggen van de boete wordt gewezen op de bevoegdheid tot het overbrengen door de toezichthouder van het voertuig naar een door hem aangewezen plek en dat hij kan verhinderen dat het voertuig wordt weggereden. Daarnaast wordt in de beschikking gewezen op de mogelijkheid voor de toezichthouder om het motorrijtuig om niet in eigendom te doen overgaan, te verkopen of te vernietigen overeenkomstig het vijfde lid.

Op grond van het vijfde lid kan twaalf weken nadat het rijden met het motorrijtuig is belet en de kentekenhouder zijn vrachtwagen niet heeft afgehaald, de vrachtwagen in eigendom om niet worden overgedragen, verkocht of vernietigd. De kentekenhouder wordt in dat geval geacht zijn recht daarop te hebben opgegeven. Het motorrijtuig kan ook in eigendom om niet worden overgedragen, verkocht of vernietigd als de kosten onevenredig hoog zijn in verhouding tot de waarde van het voertuig.

Op grond van het zesde lid kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld, die van belang zijn voor de uitvoering van artikel 18.

Vergelijkbare regelingen zijn opgenomen in artikel 9, achtste lid, van de Invorderingswet 1990 en artikel 31 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

Artikel 19 (kwijtschelden bestuurlijke boete)

De bestuurlijke boete voor een overtreding als bedoeld in bijlage 2 wordt in ieder geval kwijtgescholden als degene op wiens naam het kenteken in het kentekenregister is opgenomen aannemelijk maakt dat zijn vrachtwagen bijvoorbeeld is gestolen en tegen zijn wil is gebruikt. Hij kan daartoe bezwaar maken tegen de boete. Als hij kan aantonen dat hij op het moment van registratie geen houder van de vrachtwagen meer was, is hij ook geen vrachtwagenheffing verschuldigd en wordt de bestuurlijke boete kwijtgescholden.

De nieuwe houder is degene die als heffingsplichtige voor de vrachtwagenheffing moet worden gezien en is de boete alsnog verschuldigd.

HOOFDSTUK 9. BEZWAAR EN BEROEP

Artikel 20 (schorsende werking bezwaar en beroep tegen boete ex art. 17)

Door het maken van bezwaar of het instellen van beroep tegen de beschikking tot oplegging van de bestuurlijke boete op grond van artikel 17 wordt de werking van de beschikking geschorst totdat die onherroepelijk is. Op grond van artikel 17, vierde lid, moet de onherroepelijke beschikking binnen twee weken betaald worden.

De schorsende werking geldt niet voor de beschikking tot oplegging van een bestuurlijke boete die is uitgereikt bij stil houden van de vrachtwagen. In dat geval moet de boete onmiddellijk betaald worden omdat de chauffeur van de vrachtwagen anders weg kan rijden en is onbekend waar de bestuurlijke boete naar toe moet worden gestuurd.

Artikel 21 (opkomen tegen beschikking die direct is ingevorderd)

Doordat de boete op grond van artikel 18, tweede lid, direct betaald moet worden nadat deze bekend is gemaakt, kan de kentekenhouder pas gebruik maken van de mogelijkheid om bezwaar te maken en beroep in te stellen nadat de boete is voldaan. Het artikel bepaalt dat een dergelijk bezwaar of beroep zich ook richt tegen de inbewaringstelling of het aanbrengen van bijvoorbeeld een wielklem. Als het

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

bezwaar of beroep gegrond wordt verklaard, ligt het voor de hand dat de boete wordt terugbetaald en, voor zover van toepassing, het motorrijtuig wordt teruggegeven. De bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete zal worden gemandateerd aan de in artikel 16, eerste lid, bedoelde personen.

HOOFDSTUK 10. WIJZIGING ANDERE WETTEN

Artikel 22 (wijziging Invorderingswet 1990)

Dit betreft een technische wijziging in verband met het intrekken van de Wet belasting zware motorrijtuigen vanwege de introductie van de vrachtwagenheffing.

Artikel 23 (wijziging Wegenverkeerswet 1994)

Met de wijziging van artikel 42, vierde lid, onder b, WVV 1994 wordt het mogelijk gemaakt dat de gegevens die zijn opgenomen in het kentekenregister, worden gebruikt voor een goede uitvoering van de Wet vrachtwagenheffing.

Artikel 24 (wijziging Wegenwet)

In beginsel moet een ieder geduld worden op de openbare weg en is een vorm van tol niet toegestaan. De wijziging van artikel 14, vijfde lid, van de Wegenwet maakt het mogelijk om de vrachtwagenheffing te kunnen invoeren.

Artikel 25 (wijziging Wet belasting zware motorrijtuigen)

Met dit artikel wordt de Wet belasting zware motorrijtuigen ingetrokken en wordt de heffing overeenkomstig artikel 17 van het Eurovignetverdrag beëindigd..

Artikel 26 (wijziging Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

De motorrijtuigenbelasting wordt verlaagd als gevolg van de introductie van de vrachtwagenheffing. In de tabel worden de nieuwe tarieven vastgesteld. Het aantal gewichtsklassen is uitgebreid ten opzichte van de huidige tabel, zodat de minimumtarieven van Richtlijn 1999/62/EG kunnen worden gevolgd.

Bij het bepalen van de tarieven zijn de volgende uitgangspunten in acht genomen:

1. De tarieven zijn gelijk aan de Europese minimumtarieven.

2. De vaststelling van het MRB-tarief blijft mogelijk op basis van voertuiginformatie.

Registratie naar gebruik door de belastingplichtige of een fysieke controle door de belastingdienst moet niet noodzakelijk zijn. Dit heeft gevolgen voor de tarieven van vrachtauto's met een koppelinrichting. Het is in de praktijk namelijk niet te bepalen óf de vrachtauto daadwerkelijk met een oplegger rijdt en hoeveel assen deze oplegger heeft. Om te voorkomen dat in de praktijk het MRB-tarief onder het Europese minimumtarief kan uitkomen, is het tarief als volgt bepaald:

a. bij een vrachtauto met koppelinrichting bedraagt het maximum toegestaan totaalgewicht de som van het maximumgewicht dat de trekkende eenheid kan trekken en het maximum toegestaan gewicht van de trekkende eenheid;

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

b. de verschillende minimumtarieven van de richtlijn – onderscheidend naar het aantal assen van de oplegger – zijn samengevoegd, waarbij telkens het hoogste tarief is gekozen en waarbij geborgd is dat de tarieven zich ook logisch tot elkaar verhouden.

3. In de richtlijn zijn sommige gewichtsklassen niet benoemd. Voor deze klassen geldt een richtlijnconform tarief, dat zich logisch verhoudt tot de richtlijn en de overige tarieven.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat de tarieven, genoemd in de voorgestelde tabel, jaarlijks kunnen worden onderworpen aan de inflatiecorrectie, bedoeld in artikel 81a van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

Artikel 27 (wijziging Wet overgang belastingheffing in euro's)

Dit betreft een technische wijziging in verband met het intrekken van de Wet belasting zware motorrijtuigen vanwege de introductie van de vrachtwagenheffing.

Artikel 28 (wijziging Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke schulden en beslissingen tot confiscatie)

De Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie voorziet onder andere in een procedure om de inning van boetes in het buitenland mogelijk te maken. De reikwijdte van de wet is beperkt tot de inning van geldelijke sancties voor strafrechtelijke overtredingen, verkeersovertredingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder) en de overtredingen als bedoeld in artikel 10:5 van de Arbeidstijdenwet voor zover het overtredingen betreft van hoofdstuk 2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Op grond van de Cross Border Enforcement-richtlijn (Richtlijn (EU) 2015/413) kunnen ten aanzien van bepaalde verkeersovertredingen kentekengegevens worden uitgewisseld tussen de lidstaat van herkomst van de kentekenhouders en de lidstaat waar hij de overtreding heeft begaan. In de Wvh is geregeld aan wie een verkeersboete kan worden opgelegd en in artikel 8a Kentekenreglement is voorts geregeld aan wie kentekengegevens kunnen worden verstrekt. In de EETS-richtlijn wordt dezelfde systematiek als in de CBE-richtlijn gehanteerd en wordt voor de uitwerking bij de systematiek voor de uitwisseling van kentekengegevens aangesloten.

Met de voorgestelde wijziging worden ook boetes voor overtredingen die verband houden met het niet betalen van tol onder de reikwijdte van de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging gebracht. Dit is met name van belang voor free flow-systemen (tolsystemen zonder slagboom). Ook vallen daarmee overtredingen waarmee een correcte registratie van het aantal gereden kilometers wordt belemmerd of het ontbreken van een overeenkomst van de kentekenhouders met een dienst aanbieder die de tol van de kentekenhouders int, onder de reikwijdte. Dat zijn immers overtredingen die zorgen voor het niet betalen van tol.

In artikel 5, derde lid, van het Kaderbesluit 2005/214/JBZ is voorzien in de mogelijkheid van erkenning en tenuitvoerlegging van deze beslissingen. De tenuitvoerleggingsstaat kan daaraan wel de voorwaarde verbinden dat de beslissing ook betrekking moet hebben op een naar het recht van de tenuitvoerleggingsstaat strafbaar feit, ongeacht de bestanddelen of kwalificatie hiervan.

Op dit moment zou de onderhavige wetswijziging de erkenning en tenuitvoerlegging in ieder geval in acht andere lidstaten mogelijk maken, waaronder de directe buurlanden België en Duitsland. De inning vindt vervolgens plaats volgens de regelgeving van die EU-lidstaat en ook de opbrengst vervalt aan de betreffende EU-lidstaat.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

HOOFDSTUK 11. SLOTBEPALINGEN

Artikel 29 (spoedregeling)

Eerste lid

Het eerste lid maakt het mogelijk om in spoedeisende gevallen door middel van een ministeriële regeling wegen toe te voegen aan de bijlage bij de wet waarin de wegen zijn aangewezen waar de vrachtwagenheffing wordt geheven. Ook kan het tarief van bepaalde aangewezen wegen op €0,00 worden gesteld. Het gaat om gevallen waarbij blijkt dat er als gevolg van de vrachtwagenheffing zodanige onverwachte substantiële uitwijk van vrachtverkeer plaatsvindt naar wegen waarop geen vrachtwagenheffing wordt geheven, waardoor de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid of de fysieke leefomgeving in het geding komt. In dat geval zal adequaat gehandeld moeten kunnen worden teneinde de ontstane ongewenste situatie zo snel mogelijk op te lossen.

Als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing bestaat de kans dat vrachtwagens uitwijken naar niet-beprijste wegen. Dit zullen wegen van het onderliggend wegennet betreffen die veelal in beheer bij regionale overheden zijn. Naar aanleiding van *expert judgement* van de wegbeheerders valt op voorhand echter met onvoldoende zekerheid te voorspellen of deze substantiële uitwijk zich ook daadwerkelijk voor zal doen. Daarom wordt na invoering van de vrachtwagenheffing door middel van monitoring bekeken of en in welke mate uitwijk zich voordoet. Over de wijze waarop de monitoring plaatsvindt, worden afspraken gemaakt met de regionale wegbeheerders.

Alternatieve maatregelen die een regionale wegbeheerder zou kunnen treffen om uitwijkend verkeer tegen te gaan, zoals een vrachtwagenverbod of een snelheidsverlaging, liggen niet voor de hand. Een vrachtwagenverbod is een te zwaar middel omdat niet beoogd wordt om bij veel uitwijkend verkeer meteen al het vrachtverkeer te verbieden. Een snelheidsverlaging treft niet alleen het uitwijkende vrachtverkeer, maar ook het reguliere verkeer op die betreffende weg.

De afwijking bij ministeriële regeling in spoedeisende gevallen is toegestaan gedurende een periode van 18 maanden na invoering van de vrachtwagenheffing of na de inwerkingtreding van een wijziging van de bijlage bij de wet. Of er sprake is van spoedeisende gevallen wordt mede gebaseerd op monitoringsgegevens. Het zal niet altijd duidelijk zijn of een extra toename van het verkeer is toe te schrijven aan de vrachtwagenheffing of dat er andere oorzaken aan ten grondslag liggen, zoals het moment van de dag, weersomstandigheden, wegwerkzaamheden, de opening van een bedrijventerrein en vakanties. In sommige gevallen zal dus pas na langere tijd duidelijk worden of er sprake is van een spoedeisend geval.

Tweede lid

Een ministeriële regeling kan pas worden vastgesteld nadat is afgestemd met de wegbeheerder. Als een wegbeheer het gewenst vindt dat er een ministeriële regeling wordt vastgesteld, kan hij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat daarom verzoeken.

Derde lid

Het derde lid bepaalt dat er zo spoedig mogelijk nadat de ministeriële regeling die is opgesteld vanwege spoedeisendheid in de Staatscourant is geplaatst, een wetsvoorstel wordt ingediend bij de Tweede Kamer. Als het voorstel door de regering wordt ingetrokken of de Tweede of Eerste Kamer besluit om het voorstel niet aan te nemen dan wordt de ministeriële regeling ingetrokken. Als het wetsvoorstel wordt aangenomen en tot wet wordt verheven, wordt tegelijkertijd met de inwerkingtreding van die wet de ministeriële regeling ingetrokken.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Artikel 30 (evaluatie)

Op grond van artikel 11, eerste lid, van Richtlijn 1999/62/EG dient elke vier jaar een verslag aan de Europese Commissie te worden gezonden over de tolheffing. Om dubbele lasten te voorkomen bij deze termijn aangesloten voor het informeren van de Staten-Generaal over de doeltreffendheid en de effecten van de onderhavige wet in de praktijk. De monitoringsgegevens die worden gebruikt voor het bepalen van de omvang van het uitwijkend vrachtverkeer zullen ook bij de evaluatie worden betrokken om uitspraken te kunnen doen over de invloed van het invoeren van een vrachtwagenheffing op de verkeersstromen.

Artikel 31 (inwerkingtreding)

Inwerkingtreding geschiedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Hiervoor is gekozen omdat de inwerkingtreding niet eerder kan plaatsvinden dan nadat ook de benodigde uitvoeringsregels gereed zijn. De wet en de uitvoeringsregels zullen in beginsel op hetzelfde tijdstip in werking treden. Voor een zorgvuldige inwerkingtreding kan het aangewezen zijn om bepaalde onderdelen op een later tijdstip in werking te laten treden. Artikel 32 biedt die mogelijkheid.

BIJLAGE 1. Wegvakken waar de vrachtwagenheffing wordt geheven, behorende bij artikel 2, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing.

In bijlage 1 is een lijst met wegvakken opgenomen waar de vrachtwagenheffing wordt geheven.

BIJLAGE 2. Hoogte van de boetes, behorende bij artikel 17, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing.

In bijlage 2 van het wetsvoorstel zijn overtredingen opgenomen met de daarbij horende maximaal op te leggen sanctie. De bijlage kan bij AMvB worden gewijzigd. Ook in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersovertredingen zijn de overtredingen met de bijbehorende sancties opgenomen in een bijlage die bij AMvB, na vier weken voorhang bij beide kamers de Staten-Generaal, kan worden gewijzigd.

Er zijn drie categorieën boetes opgenomen. Manipulatie of ondeugdelijk gebruik van de boordapparatuur is de ernstigste overtreding (categorie A) waarvoor een boete van maximaal € 1.000,- kan worden opgelegd. Omdat die boete hoger is dan € 340,- moet van de overtreding een rapport of een proces-verbaal worden opgemaakt.

Onder categorie B vallen lichtere overtredingen waarvoor een boete van maximaal € 300,- kan worden opgelegd. Voor de overtredingen die vallen onder categorie C kan een boete worden opgelegd van ten hoogste € 200,-. Als een dergelijke boete wordt opgelegd, kan die overigens op grond van artikel 17 nog met 50 % en vervolgens met 100 % worden verhoogd als er niet tijdig betaald wordt.

Voor zover het manipulatie van de boordapparatuur betreft, wordt nog opgemerkt dat computervredebreuk als zodanig ook strafbaar is gesteld in artikel 138ab van het Wetboek van Strafrecht. Daarop staat een gevangenisstraf van ten hoogste 2 jaren of een geldboete van de vierde categorie (€ 20.750,-).

Voor de hoogte van de bestuurlijke boetes wordt aangesloten bij boetes die gelden voor andere belastinggerelateerde boetes voor voertuigen. De ten hoogste op te leggen boete voor het niet betalen van de motorrijtuigenbelasting of het niet betalen van het Eurovignet is € 5.278,-. Als een kentekenhouder vervolgens betaalt, heeft de houder echter voor de rest van het jaar aan zijn

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

verplichting voldaan. Voor verkeersovertredingen zijn de boetes iets lager. Daar gaat het om de handhaving van met name de verkeersveiligheid. Bij de vrachtwagenheffing werkt het echter anders. De houder moet een boete betalen als zijn kilometers niet geregistreerd kunnen worden. Als hij deze overtreding begaan heeft, kan hij na 24 uur opnieuw een boete krijgen als hij de overtreding weer maakt. Voor een incidentele overtreding kan de boete per overtreding iets lager zijn dan die voor het niet betalen van de mrb of het Eurovignet, maar als iemand deze overtreding vaker maakt dan zal het totale bedrag van de verschillende boetes naar rato oplopen.

De boetes sluiten ook aan bij de boetes in bijvoorbeeld Vlaanderen en Duitsland. In Vlaanderen liggen de ten hoogste op te leggen boetes tussen € 100,- en € 1.000,-. In Duitsland liggen de boetes voor overtredingen met betrekking tot een onjuiste registratie tussen € 240,- en € 480,-, waarbij veelplegers op grond van de Duitse 'Maut'-wet uiteindelijk een boete van € 20.000,- opgelegd zouden kunnen krijgen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Transponeringstabel 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), zoals laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2013/22/EU van de Raad van 13 mei 2013:

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling (waar geen aanduiding van de regeling staat, wordt de Wet vrachtwagenheffing bedoeld)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
Artikel 1 (toepassingsbereik richtlijn)	Artikel 2, eerste lid		
Artikel 2 (definities)	Behoeft geen implementatie		
Artikel 3 tot en met 6 (motorrijtuigenbelasting)	Behoeft geen implementatie	Deze artikelen hebben betrekking op de motorrijtuigenbelasting en niet op tol.	De artikelen zijn reeds geïmplementeerd in bestaand recht.
Artikel 7, eerste lid (heffen van tol op trans-Europees wegennet)	Artikel 2		
Artikel 7, tweede lid (geen tolgelden en gebruiksrechten voor hetzelfde traject, tenzij voor bruggen, tunnels en bergpassen)	Behoeft geen implementatie	De Wet belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet) wordt ingetrokken.	Door de intrekking van de Wet belasting zware motorrijtuigen is er geen sprake van een vignet en tol.
Artikel 7, derde lid (geen discriminatie)	Artikel 3		
Artikel 7, vierde lid (mogelijkheid voor vrijstelling toltarief)	Artikel 4		
Artikel 7, vijfde lid (tolgelden alleen voor voertuigen van maximaal 12 ton)	Behoeft geen implementatie	Dit is een facultatieve bepaling waar geen gebruik van wordt gemaakt.	
Artikel 7 bis (gebruiksrechten evenredig met gebruik infrastructuurvoorziening)	Behoeft geen implementatie	De Wet belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet) wordt ingetrokken.	Dit artikel heeft betrekking op gebruiksrechten en niet op tol.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling (waar geen aanduiding van de regeling staat, wordt de Wet vrachtwagenheffing bedoeld)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
)			
Artikel 7 ter, eerste lid (infrastructuurheffing is gebaseerd op beginsel van terugverdienen infrastructuurkosten)	Artikel 7		
Artikel 7 ter, tweede lid (kosten zijn gerelateerd aan wegvak waar infrastructuurheffing wordt toegepast)	Artikel 2, eerste lid		
Artikel 7 quater (externe kostenheffing relateren aan milieu)	Behoeft geen implementatie	Dit artikel betreft externekostenheffing en die wordt niet geheven.	
Artikel 7 quinquies (waarden bij nieuwe Euro-emissienormen)	Behoeft geen implementatie	Dit artikel betreft externekostenheffing en die wordt niet geheven.	
Artikel 7 sexies, eerste lid (berekening toltarief)	Artikel 7, eerste lid		
Artikel 7 sexies, tweede lid (hoogte concessietoltarief)	Behoeft geen implementatie	Dit artikellid heeft betrekking op concessietolgeldden en daar wordt niet in voorzien.	
Artikel 7 sexies, derde lid (tolheffing voor 10 juni 2008)	Behoeft geen implementatie	Dit artikellid heeft betrekking op tolheffing voor 10 juni 2008 en dat is hier niet aan de orde.	
Artikel 7 septies (infrastructuurheffing in bergachtige gebieden)	Behoeft geen implementatie	Dit is een facultatief artikel waar geen gebruik van wordt gemaakt.	
Artikel 7 octies, eerste lid (variatie tarief Euro-	Artikel 7, eerste lid		

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling (waar geen aanduiding van de regeling staat, wordt de Wet vrachtwagenheffing bedoeld)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
emissieklasse)			
Artikel 7 octies, tweede lid (tarief Euro-emissieklasse)	Artikel 11, derde lid		
Artikel 7 octies, derde lid (variatie infrastructuurheffing)	Behoeft geen implementatie	Dit is een facultatief artikel waar geen gebruik van wordt gemaakt.	
Artikel 7 octies, vierde lid (geen extra opbrengsten als gevolg van variatie eerste en derde lid)	Artikel 7, eerste lid		
Artikel 7 nonies (notificatie tolregeling)	Behoeft geen implementatie		Dit betreft een notificatieverplichting.
Artikel 7 decies, eerste lid (geen korting of heffing van het externekostenelement van tolheffing)	Behoeft geen implementatie	Dit artikellid betreft externekostenheffing waar geen gebruik van wordt gemaakt.	
Artikel 7 decies, tweede lid (korting of verlaging infrastructuurheffing)	Behoeft geen implementatie	Dit artikellid is facultatief. Er wordt geen gebruik van gemaakt.	
Artikel 7 decies, derde lid (toegestane andere variaties van andere toltarieven bij specifieke projecten van groot Europees belang als bedoeld in bijlage III van Besluit nr. 661/2010/EU)	Behoeft geen implementatie	Dit is een facultatieve bepaling waar geen gebruik van wordt gemaakt. Bovendien is nr. 661/2010/EU ingetrokken.	
Artikel 7 undecies, eerste lid (bij tolheffing zo weinig	Behoeft geen implementatie		Feitelijke handeling.

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling (waar geen aanduiding van de regeling staat, wordt de Wet vrachtwagenheffing bedoeld)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
mogelijk belemmeringen voor verkeersdoorstroming)			
Artikel 7 undecies, tweede lid (geen ongerechtvaardigde benadeling van niet-reguliere gebruikers van het wegennet)	Artikel 11		
Artikel 7 undecies, derde lid (ontvangstbewijs voor betaalde tol)	Artikel 10, derde lid		
Artikel 7 undecies, vierde lid (mogelijkheid voor tolheffing via boordapparatuur)	Artikel 11		
Artikel 7 duodecies (compensatie voor tolheffing)	Artikel 26	Verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens.	
Artikel 8 (lidstaten kunnen samenwerken bij heffen gebruiksrechten)	Behoeft geen implementatie	Dit artikel is facultatief. Er wordt geen gebruik van gemaakt.	
Artikel 8 bis (toezicht op transparante en niet-discriminerende tolheffing)	Artikel 16		
Artikel 8 ter (lidstaten kunnen gezamenlijk tol heffen)	Behoeft geen implementatie	Een facultatieve bepaling waar geen gebruik van wordt gemaakt.	
Artikel 9, eerste lid en eerste lid bis (geen beperkingen ten	Behoeft geen implementatie		Er worden met dit wetsvoorstel geen beperkingen gesteld

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling (waar geen aanduiding van de regeling staat, wordt de Wet vrachtwagenheffing bedoeld)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
aanzien van andere heffingen of belastingen)			aan andere heffingen of belastingen.
Artikel 9, tweede lid (gebruik inkomsten)	Artikel 15		
Artikel 9 bis (controle- en sanctieregeling voor inbreuken op nationale bepalingen)	Artikelen 16 tot en met 19		
Artikel 9 ter tot en met 9 octies (gedelegeerde handelingen EC en bevorderen van uitwisseling kennis tussen lidstaten)	Behoeft geen implementatie		
Artikel 10 (de te hanteren wisselkoers voor de Euro)	Behoeft geen implementatie		Dit artikel bepaalt de te hanteren wisselkoers voor de Euro. De richtlijn geeft de bedragen in Euro. In dit wetsvoorstel spelen andere valuta geen rol.
Artikel 10 bis (herziening bedragen in de richtlijn)	Behoeft geen implementatie		Dit artikel heeft betrekking op het wijzigen van Bijlagen II en III van de richtlijn.
Artikel 11 (verdrag lidstaat aan EC en doeltreffendheid richtlijn)	Behoeft geen implementatie		Feitelijke handeling en gericht aan Europese instellingen.
Artikel 12, eerste lid (omzettings- en	Artikel 2, eerste lid		

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling (waar geen aanduiding van de regeling staat, wordt de Wet vrachtwagenheffing bedoeld)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
navigatieverplichting)			
Artikel 12, tweede lid (notificatie)	Behoeft geen implementatie		
Artikel 13 (inwerkingtredingsbepaling voor de richtlijn)	Behoeft geen implementatie		
Artikel 14 (richtlijn is gericht tot de lidstaten)	Behoeft geen implementatie		
Bijlage 0 (emissiegrenswaarden)	Artikel 7, eerste lid		
Bijlage I (maximumtarieven voor belastingen op voertuigen)	Behoeft geen implementatie		Deze bijlage heeft betrekking op belasting en niet op tolheffing.
Bijlage II (maximumbedragen gebruiksrechten)	Behoeft geen implementatie		Deze bijlage heeft betrekking op gebruiksrechten en daar wordt in dit wetsvoorstel geen gebruik van gemaakt.
Bijlage III (kernbeginsel voor toedeling kosten en berekening van tolgelden)	Artikel 7		
Bijlage III bis (minimumeisen voor de toepassing van een externekostenheffing)	Behoeft geen implementatie		Deze bijlage heeft betrekking op externekostenheffing en daar wordt in dit wetsvoorstel geen gebruik van gemaakt.
Bijlage III ter (maximale gewogen gemiddelde	Behoeft geen implementatie		Deze bijlage heeft betrekking op externekostenheffing

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling (waar geen aanduiding van de regeling staat, wordt de Wet vrachtwagenheffing bedoeld)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
externekostenheffing)			en daar wordt in dit wetsvoorstel geen gebruik van gemaakt
Bijlage IV (indicatieve bepaling van de voertuigklasse)	Behoeft geen implementatie	Dit is in samenhang met artikel 2, onder f, een facultatieve bepaling waar geen gebruik van wordt gemaakt.	

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Transponeringstabel Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91):

Deze richtlijn wordt geïmplementeerd in het wetsvoorstel Implementatiewet EETS-richtlijn. Enkele bepalingen van de richtlijn worden in het onderhavige wetsvoorstel geïmplementeerd.

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling (waar geen aanduiding van de regeling staat, wordt de Wet vrachtwagenheffing bedoeld)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
Artikel 5, zevende lid (EETS-aanbieders verstrekken informatie aan tolheffer)	Artikel 8, vijfde lid		
Artikel 5, achtste lid (identificeren van niet-betalers)	Artikel 12, tweede lid		
Artikel 6, derde lid (aanvaarden EETS aanbieders)	Artikel 14, tweede lid		
Artikel 6, vierde lid (factuur voor tolgeld rechtstreeks sturen door EETS-aanbieder aan EETS-gebruiker)	Artikel 11, vijfde lid, onder c		
Artikel 6, vijfde lid (tolgeld is gelijk bij alle diensaanbieders)	Artikel 7, eerste lid		
Artikel 7, derde lid (vergoeding hoofddienstaanbieder)	Artikel 14, eerste lid		
Artikel 8, tweede lid (EETS-aanbieder is verplicht om tolmelding te betalen)	Artikel 13, derde lid		
Artikel 10, tweede lid (EETS-gebruiker heeft aan zijn betalingsverplichting voldaan als hij aan de	Artikel 11, tweede lid		

Conceptwetsvoorstel voor internetconsultatie

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling (waar geen aanduiding van de regeling staat, wordt de Wet vrachtwagenheffing bedoeld)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
EETS-aanbieder heeft betaald)			
Artikel 14, eerste lid (relatie tolheffer, EETS-aanbieder en EETS-gebruiker)	Artikelen 10 tot en met 13		
Artikel 14, tweede lid (gebruik gegevens voor verkeersmanagement)	Artikel 8, zesde lid		