

Voorontwerp Wet Kilometerprijs

Het voorliggende stuk is een ambtelijk voorontwerp voor de Wet Kilometerprijs, bestaande uit een concept wetsvoorstel met toelichting. Het betreft hier nadrukkelijk een versie, bedoeld voor advies, die de huidige stand van denken weergeeft.

Het voorontwerp wordt, zoals te doen gebruikelijk, ter consultatie toegezonden aan belanghebbende partijen en aan enkele adviescolleges. De ontvangen reacties worden na de zomer bij het opstellen van het wetsvoorstel voor de Ministeraad meegenomen en kunnen tot aanpassingen leiden ten opzichte van het nu voorliggende concept.

Daarna zal het wetsontwerp voor advisering worden voorgelegd aan de Raad van State. Vervolgens wordt het wetsontwerp ingediend bij de Tweede Kamer.

Regeling voor een prijs voor het rijden met een motorrijtuig (Wet kilometerprijs)

Inhoudsopgave Wet kilometerprijs

Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen

Hoofdstuk 2: Vrijstellingen en ontheffingen

Hoofdstuk 3: Tarieven

Hoofdstuk 4: Verschuldigdheid, registratievoorziening, bescherming persoonsgegevens en dienstverleners

Hoofdstuk 5: Betaling en invordering

Hoofdstuk 6: Toezicht, handhaving en strafbepalingen

Hoofdstuk 7: Wijziging andere wetten

Hoofdstuk 8: Invoeringsrecht

Hoofdstuk 9: Slotbepalingen

VOORSTEL VAN WET

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses 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 voor de verbetering van de bereikbaarheid en de daarmee verband houdende kwaliteit van de leefomgeving wenselijk is een prijs voor het rijden met een motorrijtuig te introduceren die afhankelijk is van het gebruik;

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

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.1

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

aanhangwagen: voertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994;

basistarief: tarief, bedoeld in de artikelen 3.2 tot en met 3.6;

benzine: lichte olie als bedoeld in artikel 26, tweede lid van de Wet op de accijns;

bestelwagen: motorrijtuig als bedoeld in artikel 3, derde lid, van de Wet op belastingen van personenauto's en motorrijwielen 1992;

bromfiets: motorrijtuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994;

bus: bus in de zin van artikel 21 van de Wegenverkeerswet 1994 en de daarop berustende bepalingen;

dieselolie: halfzware olie en gasolie als bedoeld in artikel 26, derde lid, onderscheidenlijk vierde lid, van de Wet op de accijns;

erkende dienstverlener: rechtspersoon met een erkenning als bedoeld in artikel 4.16, eerste lid;

houder: houder als bedoeld in artikel 1.3, tweede lid:

kentekenbewijs: kentekenbewijs als bedoeld in artikel 36 van de Wegenverkeerswet 1994;

kentekenregister: register als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel i, van de Wegenverkeerswet 1994;

ledige massa: massa van het voertuig, in bedrijfsvaardige staat, met inbegrip van een half gevulde brandstoftank, reservedelen en gereedschappen, die tot de normale uitrusting behoren, maar zonder lading en zonder de bestuurder en andere personen, die met het voertuig worden vervoerd;

motorfiets: motorfiets in de zin van artikel 21 van de Wegenverkeerswet 1994 en de daarop berustende bepalingen;

motorrijtuig: voertuig als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994;

Nederland: het Rijk in Europa;

Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

personenauto: motorrijtuig niet zijnde een bestelwagen, bromfiets, bus, motorfiets of vrachtwagen;

register buitenlandse kentekens: register als bedoeld in artikel 1.7;

registratievoorziening: voorziening als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid;

rijden met een motorrijtuig: het voortbewegen van een motorrijtuig uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan dat motorrijtuig aanwezig;

spitstarief: tarief als bedoeld in artikel 3.8;

toegestane maximummassa: de ledige massa van het motorrijtuig vermeerderd met de voor het motorrijtuig toegestane maximummassa aan lading, en indien voorzien van een koppeling, vermeerderd met de hoogst toegestane maximummassa van een aanhangwagen waarmee de vrachtwagen kan worden verbonden;

vrachtwagen: vrachtwagen in de zin van artikel 21 van de Wegenverkeerswet 1994 en de daarop berustende bepalingen.

Artikel 1.2

1. Onder de naam kilometerprijs is een prijs per kilometer verschuldigd voor het rijden met een motorrijtuig in Nederland.
2. De prijs per kilometer, bedoeld in het eerste lid, bestaat uit een basistarief en een spitstarief. Het spitstarief bedraagt nihil tenzij toepassing is gegeven aan paragraaf 3.3.
3. De netto-opbrengst van de kilometerprijs komt ten goede aan het Infrastructuurfonds, bedoeld in artikel 2 van de Wet Infrastructuurfonds.

Artikel 1.3

1. De kilometerprijs is verschuldigd door degene die op het tijdstip van registratie van de kilometer houder is van het motorrijtuig waarmee de geregistreerde kilometer gereden is.
2. De houder van het motorrijtuig is degene:
 - a. op wiens naam het voor het motorrijtuig opgegeven kenteken is gesteld in het kentekenregister;
 - b. die het motorrijtuig waarvoor geen Nederlands of buitenlands kenteken is opgegeven, feitelijk ter beschikking heeft;
 - c. die in het register buitenlandse kentekens bij het in het buitenland geregistreerde motorrijtuig is vermeld;
 - d. die een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig dat niet in het register buitenlandse kentekens is vermeld, in Nederland feitelijk ter beschikking heeft.
3. Voor de toepassing van het tweede lid, de onderdelen b of d, wordt degene die met het motorrijtuig rijdt, beschouwd als degene die het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft.
4. Onze Minister kan in afwijking van het tweede lid, onderdeel a, indien het motorrijtuig feitelijk en niet geheel voorbijgaand ter beschikking staat van een ander, die ander op gezamenlijk verzoek aanmerken als de houder van het motorrijtuig. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld ter uitvoering van dit lid.

Artikel 1.4

1. Degene die in Nederland woont of is gevestigd en in Nederland een in het buitenland geregistreerd personenauto of bestelwagen feitelijk ter beschikking heeft, meldt aan de inspecteur, bedoeld in artikel 2, derde lid, onderdeel b, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, die inzake de belasting op personenauto's en motorrijwielen bevoegd is:
 - a. zijn naam, woon- of vestigingsplaats;
 - b. de hoedanigheid van het motorrijtuig;
 - c. het kenteken van het motorrijtuig;
 - d. de ledige massa van het motorrijtuig;
 - e. de brandstof of brandstoffen waaraan de kracht voor de aandrijving van het motorrijtuig wordt ontleend, en
 - f. de termijn van het voorgenomen gebruik in Nederland indien die korter is dan vier weken.
2. De melding, bedoeld in het eerste lid, vindt gelijktijdig plaats met hetzij de aangifte voor de belasting voor personenauto's en motorrijwielen ter zake van de aanvang van het gebruik van de weg in Nederland hetzij met de

elektronische melding waarmee een beroep op de vrijstelling voor die belasting wordt gedaan.

3. De inspecteur, bedoeld in het eerste lid, zendt de ingevolge dat lid gemelde gegevens door aan een door Onze Minister daartoe aangewezen instantie.

Artikel 1.5

De houder van een in het buitenland geregistreerde bus die in Nederland woont of is gevestigd, meldt voor aanvang van het rijden in Nederland aan een door Onze Minister daartoe aangewezen instantie:

- a. zijn naam, woon- of vestigingsplaats;
- b. de hoedanigheid van het motorrijtuig;
- c. het kenteken van de bus;
- d. de ledige massa van de bus;
- e. de brandstof of brandstoffen waaraan de kracht voor de aandrijving van de bus wordt ontleend, en
- f. de termijn van het voorgenomen gebruik in Nederland indien die korter is dan vier weken.

Artikel 1.6

De houder van een in het buitenland geregistreerde vrachtwagen, meldt hetzij voor aanvang van het rijden in Nederland, hetzij bij de eerste daarvoor bestemde voorziening in Nederland, na aanvang van het rijden in Nederland, aan een door Onze Minister daartoe aangewezen instantie:

- a. zijn naam, woon- of vestigingsplaats;
- b. de hoedanigheid van het motorrijtuig;
- c. het kenteken van de vrachtwagen;
- d. de Euroklasse van de vrachtwagen, bedoeld in artikel 3.5, die bij de vrachtwagen hoort, en
- e. de toegestane maximummassa van de vrachtwagen.

Artikel 1.7

1. De melding, bedoeld in artikel 1.4, eerste lid, artikel 1.5 of artikel 1.6 wordt per motorrijtuig slechts eenmaal gedaan.

2. Een door Onze Minister daartoe aangewezen instantie houdt een register bij betreffende de gegevens, bedoeld in artikel 1.4, eerste lid, artikel 1.5 en artikel 1.6.

Artikel 1.8

1. De bekendmaking van een krachtens deze wet vastgestelde beschikking geschiedt door toezending van de beschikking aan het adres van de houder dat bij het motorrijtuig van die houder is opgenomen in het kentekenregister of het register buitenlandse kentekens, dan wel voor zover bekend en verschillend van het in die registers opgenomen adres, aan het in de basisadministratie persoonsgegevens opgenomen adres.

2. Indien een beschikking gezonden is aan het in de basisadministratie persoonsgegevens gezonden adres, wordt de beschikking geacht aan de betrokkene bekend te zijn.

3. De bekendmaking van een krachtens deze wet vastgestelde beschikking die is gericht aan een houder waarvan de woon- of vestigingsplaats niet in kentekenregister, het register buitenlandse kentekens of de basisadministratie persoonsgegevens is opgenomen, geschiedt elektronisch.

4. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gegeven over de bekendmaking, bedoeld in het derde lid.

HOOFDSTUK 2. VRIJSTELLINGEN EN ONTHEFFINGEN

Artikel 2.1

Onder bij regeling van Onze Minister vast te stellen voorwaarden en beperkingen is van de kilometerprijs vrijgesteld het rijden met een:

- a. bromfiets;
- b. motorrijtuig waarvoor ingevolge artikel 37, eerste lid, onderdeel a, ten tweede tot en met ten vierde of c, van de Wegenverkeerswet 1994, het voorzien zijn van een kenteken voor het gebruik van de weg niet is voorgeschreven;
- c. motorrijtuig dat 25 jaar en ouder is en dat, voorzover het een vrachtwagen of bus betreft, niet bedrijfsmatig wordt gebruikt;
- d. in het buitenland geregistreerde bestelwagen, bus of personenauto waarvan de houder niet in Nederland woont of is gevestigd;
- e. motorrijtuig waarvoor door de in artikel 4a van de Wegenverkeerswet 1994, bedoelde dienst een kenteken als bedoeld in artikel 38, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is opgegeven, of
- f. motorfiets.

Artikel 2.2

1. Onze Minister verleent op aanvraag onder bij regeling van Onze Minister vast te stellen voorwaarden en beperkingen ontheffing van de kilometerprijs voor het rijden met een motorrijtuig dat:

- a. is ingericht en uitsluitend wordt gebruikt voor het vervoer van zieken en gewonden en als zodanig uiterlijk herkenbaar is;
- b. is ingericht en uitsluitend wordt gebruikt voor het vervoer van een stoffelijk overschot;
- c. is ingericht en uitsluitend wordt gebruikt voor het vervoer van zieke en gewonde dieren en als zodanig uiterlijk herkenbaar is;
- d. uitsluitend wordt gebruikt voor defensie en als zodanig herkenbaar is;
- e. uitsluitend wordt gebruikt door politie en brandweer en als zodanig uiterlijk herkenbaar is;
- f. blijkens een ingevolge de Wet personenvervoer 2000 geldige vergunning, dan wel voorzover afgegeven een vergunningbewijs, is bestemd om daarmee als personenauto openbaar vervoer of taxivervoer te verrichten en daarvoor geheel of nagenoeg geheel wordt gebruikt;
- g. is geregistreerd in het buitenland en in Nederland ten hoogste vier weken feitelijk ter beschikking staat van een houder die in Nederland zijn hoofdverblijf heeft of is gevestigd;
- h. het een bus betreft die hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het openbaar vervoer, bedoeld in artikel 1, onderdeel h, van de Wet personenvervoer 2000;

- i. uit hoofde van zijn bouw overeenkomst vertoont met een motorfiets en is uitgerust met meer dan twee wielen, of
 - j. om technische of financiële redenen bezwaarlijk kan worden uitgerust met een registratievoorziening.
2. Onze Minister trekt de ontheffing in indien het motorrijtuig niet of niet meer voldoet aan de krachtens het eerste lid voor die ontheffing vastgestelde voorwaarden en beperkingen.

HOOFDSTUK 3. TARIEVEN

§ 3.1 Algemene bepalingen

Artikel 3.1

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt:
 - a. uitgegaan van het motorrijtuig zoals dat is ingericht bij de aanvang van het tijdvak waarover de kilometerprijs in rekening wordt gebracht;
 - b. de ledige massa van het motorrijtuig afgerond tot het naaste honderdtal kilogrammen, met dien verstande dat 50 kg naar beneden wordt afgerond.
2. Voor een personenauto of een bestelwagen die is voorzien van een installatie voor het verplaatsen of vastzetten van een rolstoel wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden, op aanvraag het gewicht van die installatie niet meegerekend bij het vaststellen van de ledige massa van het motorrijtuig.
3. Voor een personenauto of een bestelwagen die is ingericht en bestemd om mede te worden aangedreven door een elektromotor wordt op aanvraag, onder bij regeling van Onze Minister te stellen voorwaarden, het gewicht van de elektromotor en de daarbij behorende accu's niet meegerekend bij het vaststellen van de ledige massa van het motorrijtuig, indien de aandrijving door de elektromotor zodanig is:
 - a. dat de elektrische energie voor een actieradius van ten minste 24 km aaneengesloten stadsverkeer uitsluitend door een batterij of door een brandstofcel kan worden geleverd, of
 - b. dat het piekvermogen van de voor de aandrijving bestemde elektromotor ten minste 15% van het maximum vermogen van de verbrandingsmotor bedraagt.

§ 3.2 Basistarief¹

Artikel 3.2

1. Voor een personenauto of een bestelwagen bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan benzine:

¹ De tarieven in deze paragraaf zullen op een later tijdstip ingevuld worden.

bij een ledige massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg ledige massa boven
500 of minder	eurocent		
600	eurocent		
700	eurocent		
800	eurocent		
900 tot en met 1400	eurocent	eurocent	900 kg
1500 tot en met 2200	eurocent	eurocent	1500 kg
2300 tot en met 2600	eurocent	eurocent	2300 kg
2700 en meer	eurocent	eurocent	2700 kg

2. Voor een personenauto of een bestelwagen bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan dieselolie:

bij een ledige massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg ledige massa boven
500 of minder	eurocent		
600	eurocent		
700	eurocent		
800	eurocent		
900 tot en met 1400	eurocent	eurocent	900 kg
1500 tot en met 2200	eurocent	eurocent	1500 kg
2300 tot en met 2600	eurocent	eurocent	2300 kg
2700 en meer	eurocent	eurocent	2700 kg

3. Voor een personenauto of een bestelwagen bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die niet uitsluitend wordt ontleend aan benzine of dieselolie:

bij een ledige massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg ledige massa boven
500 of minder	eurocent		
600	eurocent		
700	eurocent		
800	eurocent		
900 tot en met 1400	eurocent	eurocent	900 kg
1500 tot en met 2200	eurocent	eurocent	1500 kg
2300 tot en met 2600	eurocent	eurocent	2300 kg
2700 en meer	eurocent	eurocent	2700 kg

Artikel 3.3

1. In afwijking van artikel 3.2 bedraagt het basistarief per kilometer voor een bestelwagen die is ingericht en wordt gebruikt voor het vervoer van een gehandicapte persoon in de cabine en voor het gelijktijdige vervoer van een hulpmiddel als bedoeld in het tweede lid ten behoeve van die persoon, onder bij regeling van Onze Minister te stellen voorwaarden en beperkingen, op aanvraag:

bij een ledige massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg ledige massa boven
500 of minder	eurocent		
600 tot en met 1000	eurocent	eurocent	600 kg
1100 tot en met 2000	eurocent	eurocent	1 100 kg
2100 tot en met 2700	eurocent	eurocent	2 100 kg
2800 en meer	eurocent	eurocent	2 800 kg

2. Onder een hulpmiddel wordt voor de toepassing van dit artikel verstaan een in verband met de handicap noodzakelijk hulpmiddel van een dusdanige omvang of een dusdanig gewicht, dat de gehandicapte, rekening houdend met zijn specifieke handicap, voor zijn vervoer is aangewezen op het gebruik van een bestelwagen.

3. Indien een ander dan de gehandicapte de houder is van de bestelwagen is het eerste lid slechts van toepassing indien de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, wordt gedaan door die ander en de gehandicapte gezamenlijk.

4. Bij de regeling van Onze Minister, bedoeld in het eerste lid, kunnen nadere regels, voorwaarden en beperkingen worden gesteld ter uitvoering van dit artikel.

Artikel 3.4

1. In afwijking van artikel 3.2 bedraagt het basistarief per kilometer het bedrag voor een bestelwagen als dat bedrag door Onze Minister op daartoe strekkende aanvraag is toegekend:

- a. waarvan de houder door de inspecteur, bedoeld in artikel 2, derde lid, onderdeel b, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, die inzake de omzetbelasting bevoegd is, anders dan ingevolge artikel 7, zesde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968, als ondernemer in de heffing van die belasting wordt betrokken, en
- b. die de houder meer dan bijkomstig bezigt in het kader van zijn onderneming:

bij een ledige massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg ledige massa boven
500 of minder	eurocent		
600 tot en met 1000	eurocent	eurocent	600 kg
1100 tot en met	eurocent	eurocent	1 100 kg

2000			
2100 tot en met	eurocent	eurocent	2 100 kg
2700			
2800 en meer	eurocent	eurocent	2 800 kg

2. In afwijking van het eerste lid gelden de daarin opgenomen bedragen voor een bestelwagen die door een ondernemer als bedoeld in het eerste lid, voor een langere dan bij ministeriële regeling vast te stellen periode ter beschikking wordt gesteld aan een derde, slechts indien deze derde overigens voldoet aan het gestelde in het eerste lid.

Artikel 3.5

1. Voor een vrachtwagen bedraagt het basistarief per kilometer:

a. met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kilogrammen en niet meer dan 12000 kilogrammen en zijnde:

1°. EURO 0-, I- of II-voertuig	eurocent
2°. EURO III-voertuig	eurocent
3°. EURO IV-voertuig	eurocent
4°. EURO V-voertuig en schoner	eurocent

b. met een toegestane maximummassa van meer dan 12000 kilogrammen en niet meer dan 25000 kilogrammen en in de categorie:

1°. EURO 0-, I- of II-voertuig	eurocent
2°. EURO III-voertuig	eurocent
3°. EURO IV-voertuig	eurocent
4°. EURO V-voertuig en schoner	eurocent

c. met een toegestane maximummassa van meer dan 25000 kilogrammen en in de categorie:

1°. EURO 0-, I- of II-voertuig	eurocent
2°. EURO III-voertuig	eurocent
3°. EURO IV-voertuig	eurocent
4°. EURO V-voertuig en schoner	eurocent

2. Onder de categorie Euro 0, Euro I, Euro II, Euro III, Euro IV en Euro V wordt verstaan een voertuig dat voldoet aan de in bijlage 0 behorende bij richtlijn 99/62 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 vrachtoertuigen (Pb L 187) aangegeven emissiegrenswaarden.

3. Een vrachtwagen waarvoor in het kentekenregister of in het register buitenlandse kentekens geen categorie als bedoeld in het eerste lid is vermeld valt voor de toepassing van het eerste lid in de categorie Euro 0, I en II.

Artikel 3.6

1. Voor een bus bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan benzine:

bij een ledige massa in	per kilometer	Vermeerderd met	per 100 kg ledige massa
-------------------------	---------------	-----------------	-------------------------

kilogrammen van		boven	
1000 of minder	eurocent		
1100 en meer	eurocent	eurocent	1100 kg

2. Voor een bus bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan dieselolie:

bij een ledige massa in kilogrammen van	per kilometer	Vermeerderd met	per 100 kg ledige massa boven
1000 of minder	eurocent		
1100 en meer	eurocent	eurocent	1100 kg

3. Voor een bus bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die niet uitsluitend wordt ontleend aan benzine of dieselolie:

bij een ledige massa in kilogrammen van	per kilometer	Vermeerderd met	per 100 kg ledige massa boven
1000 of minder	eurocent		
1100 en meer	eurocent	eurocent	1100 kg

Artikel 3.7

1. Een houder van het motorrijtuig meldt aan de daartoe door Onze Minister aangewezen instantie:

- a. een verandering van het motorrijtuig die leidt tot een ander basistarief per kilometer binnen één week na de verandering van het motorrijtuig;
- b. indien het motorrijtuig niet meer voldoet aan de bij of krachtens artikel 2.1 onderscheidenlijk 2.2 vastgestelde voorwaarden en beperkingen voor vrijstelling onderscheidenlijk ontheffing, dit feit binnen één week;
- c. indien het motorrijtuig of het gebruik van het motorrijtuig niet of niet meer voldoet aan de bij of krachtens het artikel 3.3, eerste lid onderscheidenlijk artikel 3.4, eerste lid, vastgestelde voorwaarden en beperkingen, dit feit binnen één week.

2. In bij ministeriële regeling aangewezen gevallen wordt in afwijking van het eerste lid, de melding, bedoeld in onderdeel a van dat lid, gedaan door bij die regeling aangewezen instanties.

§ 3.3 Spitstarief

Artikel 3.8

Voor een motorrijtuig is per kilometer, die blijktens de registratie op een krachtens artikel 3.9, eerste lid, aangewezen weggedeelte tijdens een daartoe krachtens artikel 3.10 aangewezen periode is afgelegd, het krachtens artikel 3.10 vastgestelde spitstarief verschuldigd.

Artikel 3.9

1. De weggedeelten waarop het spitstarief van toepassing is, worden aangewezen bij algemene maatregel van bestuur.
2. Een weggedeelte wordt slechts voor het spitstarief aangewezen, indien dit in verband met bereikbaarheid noodzakelijk is en op het weggedeelte sprake is

van structurele of te verwachten structurele congestie. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld voor de vaststelling van structurele congestie of te verwachten structurele congestie.

3. Bij de voorbereiding van de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in het eerste lid, wordt in elk geval nagegaan welke gevolgen van toepassing van het spitstarief zijn te verwachten voor het verkeer op de wegen, gelegen in de nabije omgeving van de desbetreffende weggedeelten.

Artikel 3.10

1. In de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 3.9, eerste lid, wordt tevens de hoogte van het spitstarief per kilometer vastgesteld.

2. Het spitstarief kan verschillen per weggedeelte en per periode waarin gebruik wordt gemaakt van het weggedeelte.

3. Het spitstarief bedraagt ten minste (P.M.) eurocent en ten hoogste (P.M.) eurocent.

Artikel 3.11

1. Bij de voorbereiding van het ontwerp van de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 3.9, eerste lid, worden in elk geval de besturen van de desbetreffende provincies, gemeenten, waterschappen en regionale openbare lichamen betrokken.

2. Een weggedeelte dat bij een ander dan het Rijk in beheer is, wordt niet aangewezen voordat overleg heeft plaatsgevonden met het bestuur van het openbaar lichaam dat het weggedeelte in beheer heeft.

3. Op de voorbereiding van de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 3.9, eerste lid, is de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure van toepassing.

§ 3.4 Indexering

Artikel 3.12

1. Bij het begin van het kalenderjaar worden de in de artikelen 3.2 tot en met 3.6 vermelde bedragen bij ministeriële regeling vervangen door andere.

2. De bedragen, bedoeld in het eerste lid, worden berekend door deze te vermenigvuldigen met de prijsindexcijfers, bedoeld in het derde lid.

3. De prijsindexcijfers zijn de cijfers uit de "Consumentenprijsindex Alle Huishoudens, afgeleid" van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De gemiddelde prijsindexcijfers worden berekend uit de prijsindexcijfers vermeld in het nummer van het Statistisch Bulletin, waarin het indexcijfer van de zevende respectievelijk negentiende aan het kalenderjaar voorafgaande maand voor het eerst, al dan niet voorlopig, wordt gepubliceerd.

4. Indien de basis voor de prijsindexcijfers wijzigt, wordt bij ministeriële regeling aangegeven op welke wijze wordt overgegaan op de nieuwe reeks prijsindexcijfers.

HOOFDSTUK 4. VERSCHULDIGDHEID, REGISTRATIEVOORZIENING, BESCHERMING PERSOONSGEGEVENS EN DIENSTVERLENERS

§ 4.1 Verschuldigheid

Artikel 4.1

De kilometerprijs wordt verschuldigd voor iedere hele kilometer op het tijdstip dat die met behulp van de registratievoorziening wordt geregistreerd.

Artikel 4.2

Het tijdvak waarover de kilometerprijs wordt betaald is de kalendermaand.

Artikel 4.3

1. De in het tijdvak verschuldigde kilometerprijs wordt bepaald volgens de formule:

$$\sum_{i=1}^y (a_i + b_i) \times ((100 - r)/100) \text{ waarbij,}$$

a_i = het voor de kilometer geldend basistarief;

b_i = het voor de kilometer geldende spitstarief;

1 = de eerste hele kilometer in het tijdvak;

y = de laatste hele kilometer in het tijdvak;

r = de correctiefactor.

2. Bij regeling van Onze Minister worden regels gegeven voor de correctiefactor, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 4.3a

1. De houder van een in het buitenland geregistreerde vrachtwagen zonder registratievoorziening, die niet in Nederland woont of is gevestigd, meldt aan Onze Minister bij aanvang van het rijden in en bij het verlaten van Nederland, de bij ministeriële regeling te bepalen gegevens.

2. Onze Minister berekent op basis van de gemelde gegevens het aantal kilometers.

3. De kilometerprijs voor iedere hele kilometer wordt bij toepassing van dit artikel, in afwijking van artikel 4.1, eerste lid, verschuldigd op het tijdstip dat de melding, bedoeld in het eerste lid, wordt gedaan.

4. Het aantal kilometers voor de toepassing van artikel 4.3 is het berekende aantal, bedoeld in het tweede lid.

5. De correctiefactor, bedoeld in artikel 4.3 bedraagt bij toepassing van dit artikel telkens nihil.

6. Bij regeling van Onze Minister, bedoeld in het eerste lid, worden tevens regels gesteld over:

a. de wijze van melden van gegevens;

b. de wijziging van gemelde gegevens, en

c. de berekening van het aantal kilometers op basis van de gemelde gegevens.

§ 4.2 Registratievoorziening

Artikel 4.4

1. De houder van het motorrijtuig draagt er zorg voor dat het motorrijtuig is uitgerust met een voorziening van een door Onze Minister goedgekeurd type die:

- a. blijkens een identificerend onderdeel van die voorziening bij dat motorrijtuig hoort;
 - b. haar functioneren kenbaar maakt door een daarvoor bestemd signaal;
 - c. slechts de kilometers in Nederland registreert;
 - d. het aantal, de tijd en de plaats van de kilometers in Nederland registreert;
 - e. met behulp van de geregistreerde gegevens, de voor de kilometerprijs van belang zijnde gegevens produceert die geen tijd en plaats van geregistreerde kilometers bevatten;
 - f. aan Onze Minister, door middel van een draadloos signaal, zendt:
 - 1°. de gegevens, bedoeld in onderdeel e;
 - 2°. haar identificatie en de identificatie van het motorrijtuig, en
 - 3°. de melding van de nadelige beïnvloeding van haar functioneren;
 - g. bevroegbaar is door de daarvoor bestemde kunstwerken onder, op, boven of in de nabije omgeving van de weg, en
 - h. bevroegbaar is voor de personen belast met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet, met de daarvoor bestemde apparatuur.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels vastgesteld voor de registratievoorziening.
 3. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt niet voor :
 - a. motorrijtuigen waarvoor ingevolge artikel 2.1 een vrijstelling geldt, en
 - b. motorrijtuigen waarvoor krachtens artikel 2.2 ontheffing is verleend, of
 - c. een in het buitenland geregistreerde vrachtwagen waarvan de houder niet in Nederland woont of is gevestigd.
 4. Het eerste lid, onderdelen e en f ten 1°, is niet van toepassing indien een erkende dienstverlener met behulp van de geregistreerde gegevens, de voor kilometerprijs van belang zijnde gegevens voor het motorrijtuig produceert en die namens de houder aan Onze Minister zendt.
 5. De toepassing van het vierde lid vergt de uitdrukkelijke instemming van:
 - a. de houder van het motorrijtuig, en
 - b. van de bestuurder die zonder houder daarvan te zijn, het motorrijtuig vermoedelijk langer dan drie maanden tot zijn beschikking heeft.

Artikel 4.5

1. De houder van het motorrijtuig meldt indien de registratievoorziening niet meer voldoet aan de in artikel 4.4, eerste lid en de krachtens het tweede lid van dat artikel vastgestelde eisen, binnen 24 uur aan Onze Minister:
 - a. dat feit, en
 - b. de kilometerstand van het motorrijtuig op het moment van de melding.
2. Indien de registratievoorziening niet voldoet aan artikel 4.4, eerste lid, en het krachtens het tweede lid van dat artikel bepaalde, wordt met het motorrijtuig ten hoogste drie weken na de dag waarop de melding, bedoeld in het eerste lid, is gedaan, in Nederland gereden.
3. De houder meldt aan Onze Minister dat
 - a. de registratievoorziening weer voldoet aan artikel 4.4, eerste lid en het krachtens het tweede lid van dat artikel bepaalde, en
 - b. de kilometerstand van het motorrijtuig op het moment van de melding.
4. In afwijking van artikel 4.3, eerste lid, bedraagt het aantal kilometers over de periode die aanvangt op het tijdstip van de melding, bedoeld in het eerste lid en eindigt met het tijdstip van de melding, bedoeld in het derde lid, het verschil

van de kilometerstanden op die tijdstippen voorzover die in Nederland zijn gereden.

5. Er is voor de kilometers, bedoeld in het vierde lid, geen spitstarief verschuldigd.

6. Bij regeling van Onze Minister worden voorschriften gegeven voor de bepaling van het aantal kilometers dat in Nederland is gereden.

7. De melding, bedoeld in het eerste of derde lid, door de bestuurder wordt onder bij ministeriële regeling te stellen voorwaarden gelijkgesteld aan de melding door de houder.

Artikel 4.5a

1. Het is verboden om met een motorrijtuig anders dan bedoeld in artikel 4.4, derde lid, te rijden:

- a. die niet is uitgerust met een registratievoorziening;
- b. waarvan de registratievoorziening niet meer voldoet aan de in artikel 4.4, eerste lid, en de krachtens het tweede lid van dat artikel vastgestelde eisen en geen melding is gedaan als bedoeld in artikel 4.5, eerste lid, of
- c. waarvan de registratievoorziening niet meer voldoet aan de in artikel 4.4, eerste lid, en de krachtens het tweede lid van dat artikel vastgestelde eisen en waarmee drie weken of meer na de dag van de melding, bedoeld in artikel 4.5, eerste lid, in Nederland is gereden.

2. Het is verboden om met een in het buitenland geregistreerde vrachtwagen zonder registratievoorziening, waarvan de houder in het buitenland woont of is gevestigd, in Nederland te rijden, indien de melding als bedoeld in artikel 4.3a, eerste lid, niet is gedaan dan wel daarbij onjuiste gegevens zijn gemeld.

Artikel 4.6

1. De goedkeuring, bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, wordt door Onze Minister verleend, indien het type blijkens een keuring voldoet aan artikel 4.4, eerste lid, en het krachtens het tweede lid van dat artikel bepaalde.

2. De goedkeuring, bedoeld in het eerste lid, heeft een geldigheidsduur van vijf jaar. De geldigheidsduur kan telkens voor een periode van ten hoogste vijf jaren worden verlengd.

3. De keuring, bedoeld in het eerste lid, wordt verricht door een door Onze Minister aan te wijzen keuringsinstantie.

4. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gesteld met betrekking tot dit artikel. Daarbij wordt bepaald dat een registratievoorziening behorende tot een goedgekeurd type, is voorzien van een in de regeling vast te stellen keurmerk.

5. Onze Minister trekt de goedkeuring, bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, in op verzoek van de houder van de goedkeuring.

6. Onze Minister kan een goedkeuring als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, intrekken indien het type niet voldoet aan artikel 4.4, eerste lid en het krachtens het tweede lid van dat artikel bepaalde.

7. Het is verboden om een registratievoorziening anders dan van een door Onze Minister goedgekeurd type in voorraad te hebben, te koop aan te bieden of af te leveren.

Artikel 4.7

1. De houder van een motorrijtuig bezit een geldig keuringscertificaat voor de registratievoorziening.

2. Een keuringscertificaat als bedoeld in het eerste lid, wordt op aanvraag en tegen betaling van het daarvoor geldend tarief afgegeven indien uit een keuring blijkt dat de registratievoorziening:
 - a. behoort tot een krachtens artikel 4.6, eerste lid, goedgekeurd type;
 - b. op de krachtens het zesde lid, onderdeel b, vastgestelde wijze is ingebouwd, en
 - c. na de inschakeling van de een of meer aandrijvingsbronnen van het motorrijtuig functioneert overeenkomstig artikel 4.4, eerste lid, en het krachtens het tweede lid van dat artikel bepaalde.
3. Het keuringscertificaat heeft een geldigheidsduur van drie jaar.
4. Ten behoeve van de keuring van de registratievoorziening stelt de aanvrager het betrokken motorrijtuig en de daarin ingebouwde registratievoorziening ter beschikking.
5. Het keuringscertificaat is in afwijking van het derde lid niet langer geldig indien de registratievoorziening:
 - a. niet meer voldoet aan artikel 4.4 eerste lid en het krachtens het tweede lid van dat artikel bepaalde, en indien een melding als bedoeld in artikel 4.5, eerste lid, is gedaan en er meer dan drie weken na die melding met het motorrijtuig in Nederland is gereden;
 - b. niet meer voldoet aan het tweede lid, of
 - c. niet langer in het bijbehorende motorrijtuig is ingebouwd.
6. Bij regeling van Onze Minister wordt vastgesteld:
 - a. het tarief, bedoeld in het tweede lid;
 - b. de wijze van inbouw van de registratievoorziening;
 - c. de vorm en uitvoering van het keuringscertificaat.

Artikel 4.8

1. Keuringscertificaten worden overeenkomstig bij regeling van Onze Minister vastgestelde regels afgegeven door:
 - a. een door Onze Minister daartoe aangewezen instantie, of
 - b. een ingevolge artikel 4.9 erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon.
2. Artikel 79 van de Wegenverkeerswet 1994 is van overeenkomstige toepassing op het afgeven van een keuringscertificaat.

Artikel 4.9

1. Een door Onze Minister daartoe aangewezen instantie kan aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon een erkenning verlenen waardoor deze bevoegd is een keuringscertificaat af te geven voor een registratievoorziening.
2. Bij regeling van Onze Minister worden voorschriften vastgesteld die aan een erkenning worden verbonden en worden met betrekking tot die voorschriften regels vastgesteld.
3. De krachtens het eerste lid erkende natuurlijke personen of rechtspersonen zijn verplicht de door de aanvrager ter keuring aangeboden registratievoorziening te keuren.
4. Het is een ieder aan wie niet een erkenning als bedoeld in het eerste lid is verleend, verboden zich zodanig te gedragen, dat de indruk wordt gewekt, dat zodanige erkenning aan hem is verleend.

Artikel 4.10

1. Op de aanvraag en de verlening van een erkenning als bedoeld in artikel 4.9, eerste lid, is artikel 84, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 van overeenkomstige toepassing.

2. De erkenning wordt geweigerd indien een reeds aan de aanvrager verleende erkenning is ingetrokken in een direct aan de datum van indiening van de aanvraag voorafgaande periode van twaalf weken, dan wel van zesentwintig weken ingeval reeds twee of meer keren een dergelijke aan de aanvrager verleende erkenning is ingetrokken.

Artikel 4.11

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld voor:

- a. het laten uitvoeren van keuringen, met het oog op het verrichten van keuringen door erkenninghouders, en
- b. overige onderwerpen met het oog op het toezicht op erkenninghouders.

Artikel 4.12

1. De instantie, bedoeld in artikel 4.9, eerste lid, trekt een erkenning als bedoeld in dat lid in, indien degene aan wie die erkenning is verleend, daarom verzoekt.

2. De instantie, bedoeld in artikel 4.9, eerste lid, kan een erkenning intrekken of wijzigen, indien degene aan wie de erkenning is verleend:

- a. niet of niet meer voldoet aan de aan de erkenning verbonden voorschriften,
- b. in strijd met de eisen, genoemd in artikel 4.7, tweede lid, een keuringscertificaat afgeeft, of
- c. weigert een keuringscertificaat af te geven, hoewel de registratievoorziening voldoet aan de in artikel 4.7, tweede lid, bedoelde eisen.

3. De instantie, bedoeld in artikel 4.9, eerste lid, kan in de gevallen, bedoeld in het tweede lid, een erkenning schorsen voor een door hem daarbij vast te stellen termijn. De termijn bedraagt ten hoogste twaalf weken.

Artikel 4.13

1. Het is verboden om apparatuur voor handen te hebben met als functie het beïnvloeden of verstoren van de ontvangst dan wel van de verzending van signalen met de voorziening bedoeld in artikel 4.4, eerste lid of het beïnvloeden van de werking van die voorziening.

2. Het is verboden om apparatuur als bedoeld in het eerste lid:

- a. openlijk ter verspreiding aan te bieden;
- b. uit winstbejag te vervaardigen of te bewaren.

Artikel 4.14

Het is verboden om:

- a. de ontvangst dan wel de verzending van signalen met de voorziening bedoeld in artikel 4.4, eerste lid te verstoren of te beïnvloeden, of
- b. de werking van de voorziening, bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, anders dan bedoeld in onderdeel a te beïnvloeden.

§ 4.3 Dienstverleners

Artikel 4.15

1. De houder neemt diensten als bedoeld in het tweede lid, slechts af van een rechtspersoon die daartoe op grond van een geldige erkenning als bedoeld in artikel 4.16, eerste lid, bevoegd is.
2. De dienstverlening voor de toepassing van het eerste lid betreft:
 - a. het ontvangen van een draadloos signaal dat de gegevens bevat, bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onderdeel d;
 - b. het produceren van gegevens bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onderdeel e;
 - c. het verzenden namens de houder aan Onze Minister, van de gegevens, bedoeld onderdeel b.
3. Indien de dienstverlening de dienst, bedoeld in het tweede onderdeel c, omvat, verstrekt de rechtspersoon die deze dienst verleent, op verzoek van de houder de gegevens die door de registratievoorziening aan de dienstverlener zijn verzonden.
4. Het is verboden om diensten als bedoeld in het tweede lid, te verlenen zonder daartoe op grond van een door Onze Minister verleende erkenning bevoegd te zijn.
5. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over het voortzetten van de dienstverlening, bedoeld in het tweede lid, voor het geval dat aan de dienstverlener surseance van betaling als bedoeld in artikel 214 van de Faillissementswet wordt opgelegd, of deze in staat van faillissement als bedoeld in artikel 1 van die wet, wordt verklaard.

Artikel 4.16

1. Onze Minister verleent op aanvraag een erkenning indien de rechtspersoon voldoet aan de daartoe bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde eisen die in ieder geval betrekking hebben op:
 - a. het systeem waarmee de dienstverlener, de gegevens die voor de kilometerprijs van belang zijn, produceert ;
 - b. het systeem waarmee de dienstverlener gegevens namens de houder aan Onze Minister verzendt:
 - c. de financiële draagkracht;
 - d. de minimale verwerkingscapaciteit;
 - e. de betrouwbaarheids- en kwaliteitseisen;
 - f. de wijze waarop de houder met de dienstverlener kan communiceren
 - g. de wijze waarop de dienstverlener voorziet in de bescherming van persoonsgegevens;
 - h. de inrichting van de organisatie, en
 - i. de inhoud van het contract met de houder.
2. Onze Minister kan aan de erkenning voorschriften en beperkingen verbinden.
3. Onze Minister kan de erkenning schorsen of intrekken indien de rechtspersoon niet voldoet aan de eisen, bedoeld in het eerste lid, of aan de erkenning verbonden voorschriften en beperkingen.

§ 4.4 Bescherming persoonsgegevens

Artikel 4.17

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. persoonsgegevens: elk gegeven betreffende een geïdentificeerde of identificeerbare houder of een bestuurder van een motorrijtuig;
- b. verantwoordelijke: verantwoordelijke als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Wet bescherming persoonsgegevens;
- c. verstrekken van persoonsgegevens: het bekend maken of ter beschikking stellen van persoonsgegevens, en
- d. verwerking van persoonsgegevens: verwerking als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, van de Wet bescherming persoonsgegevens, met dien verstande dat de desbetreffende handelingen mede betrekking hebben op gegevens van houders die geen natuurlijke personen zijn.

Artikel 4.18

1. Onze Minister is de verantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens:
 - a. die hem door middel van een registratievoorziening in een motorrijtuig zijn toegezonden;
 - b. die een erkende dienstverlener aan hem heeft toegezonden;
 - c. anders dan bedoeld in de onderdelen a en b, die hij ten behoeve van de heffing en inning van de kilometerprijs verwerkt, en
 - d. die hij ten behoeve van het toezicht op de naleving en de handhaving verwerkt.
2. Een erkende dienstverlener is de verantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens:
 - a. die hij ten behoeve van de verlening van diensten, bedoeld in artikel 4.15, tweede lid, verwerkt of de diensten met toegevoegde waarde verwerkt;
 - b. die hij ten behoeve van de marktonderzoek en verkoopactiviteiten met betrekking tot de diensten, bedoeld in artikel 4.15, tweede lid, of de diensten met toegevoegde waarde verwerkt, en
 - c. die hij ten behoeve van de facturering voor de diensten, bedoeld in onderdeel b, en de inning van de gefactureerde bedragen verwerkt.
3. De verwerking van persoonsgegevens door Onze Minister vindt uitsluitend plaats ten behoeve van:
 - a. de heffing en inning van de kilometerprijs;
 - b. het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet, en
 - c. de handhaving van deze wet.
4. De verwerking van persoonsgegevens door een erkende dienstverlener vindt uitsluitend plaats ten behoeve van:
 - a. de verlening van de diensten, bedoeld in artikel 4.15, tweede lid;
 - b. de facturering voor de dienstverlening, bedoeld in artikel 4.15, tweede lid en de inning van de gefactureerde bedragen;
 - c. de levering van diensten met toegevoegde waarde, en
 - d. marktonderzoek of verkoopactiviteiten met betrekking tot de diensten, bedoeld in artikel 4.15, tweede lid of de diensten met toegevoegde waarde.
5. De verwerking van persoonsgegevens ten behoeve van de doeleinden, bedoeld in het vierde lid, onderdelen c en d, geschiedt slechts met uitdrukkelijke toestemming van de houder of de bestuurder waarop die persoonsgegevens betrekking hebben.
6. De houder dan wel de bestuurder kan zijn toestemming, bedoeld in het vijfde lid, ten allen tijde intrekken.

Artikel 4.19

1. Onze Minister bewaart de persoonsgegevens met betrekking tot de verschuldigde kilometerprijs tot vijf jaren na het einde van het kalenderjaar waarin die verschuldigd is geworden.

2. Onze Minister bewaart de gegevens met betrekking tot betaling van verschuldigde kilometerprijs en van de invordering daarvan tot en met het tijdstip waarop geen te betalen bedrag resteert.

3. Onze Minister bewaart de persoonsgegevens van het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet of van de handhaving van deze wet gedurende ten hoogste vijf jaren.

Artikel 4.20

1. Een erkende dienstverlener bewaart de persoonsgegevens niet langer dan nodig is om voor de verlening van diensten als bedoeld in artikel 4.15, tweede lid, onverminderd het tweede en derde lid.

2. Een erkende dienstverlener kan persoonsgegevens, die noodzakelijk zijn voor de facturering voor de verlening van diensten als bedoeld 4.15, tweede lid of van diensten met toegevoegde waarde, of voor de inning van de gefactureerde bedragen verwerken tot het einde van de wettelijke termijn waarbinnen de factuur in rechte kan worden betwist of de betaling in rechte kan worden afgedwongen.

3. Een erkende dienstverlener kan, zolang de betrokken houder of bestuurder zijn toestemming, bedoeld in artikel 4.19, vierde lid, niet heeft ingetrokken, voorts de persoonsgegevens verwerken voor zolang dat noodzakelijk is voor:

- a. de levering van diensten met toegevoegde waarde, of
- b. het marktonderzoek of de verkoopactiviteiten met betrekking tot de diensten, bedoeld in artikel 4.15, tweede lid of de diensten met toegevoegde waarde.

HOOFDSTUK 5. BETALING EN INVORDERING

Artikel 5.1

De houder betaalt binnen een maand na afloop van het tijdvak de daarover ter zake van het motorrijtuig, verschuldigde kilometerprijs, aan Onze Minister.

Artikel 5.2

1. Onze Minister kan de ter zake van het motorrijtuig verschuldigd geworden en niet betaalde kilometerprijs in rekening brengen aan de houder, vanwege:

- a. verandering van het motorrijtuig;
- b. het bij de melding, bedoeld in de artikelen 1.4, eerste lid, 1.5 of 1.6 verstrekken van onjuiste gegevens;
- c. het niet of niet meer voldoen aan de bij of krachtens artikel 3.3, eerste lid, gestelde voorwaarden, of
- d. het niet of niet meer voldoen aan de voorwaarden, bedoeld in artikel 3.4, eerste lid,

2. De bevoegdheid tot toepassing van het eerste lid vervalt vijf jaar na het einde van het kalenderjaar waarin de kilometerprijs verschuldigd is geworden.

3. De in rekening te brengen kilometerprijs wordt berekend over de kilometers met betrekking tot het motorrijtuig in de twaalf aaneensluitende tijdvakken van een maand met als laatste tijdvak dat waarin het desbetreffende feit, bedoeld in het eerste lid, is geconstateerd.

4. Indien blijkt dat:

a. de houder over een gedeelte van de tijdsduur van de twaalf aaneengesloten tijdvakken geen houder was van het motorrijtuig, of

b. indien het een feit betreft als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, de verandering over een gedeelte van de tijdsduur van twaalf aaneensluitende tijdvakken niet was aangebracht,

brengt Onze Minister over de in dat gedeelte geregistreerde kilometers geen kilometerprijs meer in rekening.

Artikel 5.2a

1. Onze Minister kan aan een erkende dienstverlener de te weinig betaalde kilometerprijs in rekening brengen indien het aan grove schuld of opzet van die rechtspersoon te wijten is dat door de houder te weinig kilometerprijs is betaald.

2. Onze Minister kan bij de toepassing van het eerste lid, het bedrag van de te weinig in rekening gebrachte kilometerprijs bij wijze van schatting bepalen.

3. De bevoegdheid tot toepassing van het eerste en tweede lid vervalt vijf jaar na het einde van het kalenderjaar waarin de kilometerprijs verschuldigd is geworden.

Artikel 5.2b

1. Onze Minister verleent op aanvraag teruggaaf van de teveel betaalde kilometerprijs.

2. De aanvraag kan slechts zijn gebaseerd op een of meer gronden als bedoeld in het derde lid, die bij de aanvraag worden gevoegd.

3. Een grond voor teruggaaf kan slechts betreffen:

a. het houderschap van het voertuig;

b. het gehanteerde tijdvak;

c. het gehanteerde basistarief en spitstarief per kilometer, en

d. het niet hanteren of niet correct hanteren van de gegevens die met behulp van de registratievoorziening aan Onze Minister zijn gezonden.

Artikel 5.3

1. Een op grond van artikel 5.2a, eerste of tweede lid, vastgestelde beschikking wordt bij de uitspraak op het bezwaarschrift gehandhaafd tenzij is gebleken dat en in hoeverre die beschikking onjuist is.

2. De rechtbank verklaart het beroep tegen een op grond van artikel 5.2a, eerste en tweede lid, vastgestelde beschikking ongegrond, tenzij is gebleken dat en in hoeverre de uitspraak op het bezwaar onjuist is.

3. Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing op het hoger beroep.

Artikel 5.5

1. Indien de houder van het motorrijtuig Onze Minister machtigt tot automatische incasso, wordt een korting verleend op het bedrag van de verschuldigde kilometerprijs.
2. De korting, bedoeld in het eerste lid, bedraagt € 0,50 [werkhypothese] per tijdvak, maar niet meer dan de in dat tijdvak verschuldigde kilometerprijs.

Artikel 5.5a

1. Er wordt een korting verleend op het bedrag van de verschuldigde kilometerprijs indien een erkende dienstverlener namens de houder de voor kilometerprijs van belang zijnde gegevens verzendt voor de door Onze Minister met betrekking tot de houder bespaarde kosten.
2. De korting wordt verleend volgens bij regeling van Onze Minister te stellen regels.
3. De korting bedraagt in afwijking van het eerste lid ten hoogste het bedrag van de voor het motorrijtuig in het tijdvak verschuldigde kilometerprijs.

Artikel 5.6

1. De betaling van het bij beschikking als bedoeld in artikel 5.2 onderscheidenlijk 5.2a in rekening gebracht bedrag geschiedt binnen vier weken na de dagtekening van die beschikking.
2. De schuldenaar is in afwijking van artikel 4.4.2.2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, geen wettelijke rente verschuldigd, indien hij in verzuim is.

Artikel 5.7

De verschuldigde kilometersprijs, bedoeld in artikel 5.1 en de krachtens artikel 5.2 dan wel 5.2a in rekening gebrachte kilometerprijs wordt van rechtswege met (P.M.) verhoogd indien deze niet geheel tijdig na toezending van de aanmaning is betaald.

Artikel 5.8

1. Onze Minister kan voor de invordering van:
 - a. de verschuldigde kilometerprijs, bedoeld in artikel 5.1;
 - b. de krachtens artikel 5.2 of artikel 5.2a in rekening gebrachte kilometerprijs;
 - c. de vergoeding voor de aanmaning tot betaling van de in rekening gebrachte kilometerprijs, en;
 - d. de verhoging, bedoeld in artikel 5.7;zonder dwangbevel verhaal nemen op de vermogensbestanddelen, bedoeld in het derde lid.
2. Het verhaal zonder dwangbevel vindt slechts plaats wanneer het verschuldigd bedrag niet tijdig binnen de overeenkomstig artikel 4.4.4.1.1, van de Algemene wet bestuursrecht, gestelde aanmaningstermijn is betaald.
3. De vermogensbestanddelen voor de invordering zonder dwangbevel zijn:
 - a. inkomsten in geld uit arbeid van de schuldenaar;
 - b. pensioenen, wachtgelden en andere periodieke uitkeringen waarop de schuldenaar aanspraak heeft;

c. het tegoed van een rekening bij een bank als bedoeld in artikel 1:1 van de Wet op het financieel toezicht, waarover de schuldenaar te eigen bate vermag te beschikken.

4. Het verhaal zonder dwangbevel vindt slechts plaats wanneer de geldsommen, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a, b of d, niet binnen de daarvoor door Onze Minister gestelde aanmaningstermijn volledig zijn betaald.

5. Het verhaal zonder dwangbevel geschiedt door middel van een schriftelijke kennisgeving van Onze Minister. De kennisgeving bevat een aanduiding van de houder, de nog verschuldigde geldsommen, bedoeld in het eerste lid alsmede de plaats waar de betaling moet geschieden.

6. De schriftelijke kennisgeving, bedoeld in het vierde lid, wordt verstrekt aan degene onder wie het verhaal wordt genomen, en betekend aan de houder van het motorrijtuig. De artikelen 529 tot en met 532 en de artikelen 585 tot en met 588, 589 en 590 van het Wetboek van Strafvordering zijn bij de betekening van de houder van overeenkomstige toepassing.

7. Door de verstrekking van de kennisgeving is degene onder wie het verhaal wordt genomen, verplicht tot onverwijde betaling aan Onze Minister van het in de kennisgeving bedoelde bedrag, althans tot dat deel van het bedrag waarvoor de houder van het motorrijtuig op hem een opeisbare vordering heeft of verkrijgt.

8. Onze Minister bepaalt de termijn waarbinnen de betaling, bedoeld in het zesde lid, moet geschieden. De verplichting tot betaling vervalt zodra het uit hoofde van de kennisgeving verschuldigde bedrag is betaald of verhaald en uiterlijk wanneer acht weken na de dag van verstrekking van de kennisgeving zijn verstreken.

9. Degene onder wie het verhaal wordt genomen, kan zich niet beroepen op het tenietgaan of de vermindering van zijn schuld aan de houder van het motorrijtuig door betaling of door verrekening met een tegenvordering dan in de gevallen waarin hij daartoe ook bevoegd zou zijn geweest bij een op het tijdstip van de betekening overeenkomstig het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering gelegd beslag onder derden.

10. Indien een andere schuldeiser op de vordering waarop het verhaal wordt genomen, beslag heeft gelegd, is artikel 478 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van overeenkomstige toepassing. Het verhaal wordt voor de toepassing van de artikelen 33 en 301 van de Faillissementswet met een beslag onder derden gelijkgesteld.

11. Indien verhaal is genomen op een periodieke uitkering die ingevolge enig wettelijk voorschrift niet vatbaar is voor beslag, kan telkens ten hoogste een tiende gedeelte van de uitkering tot betaling van het uit hoofde van de beschikking verschuldigde bedrag worden bestemd. Overigens strekt het verhaal zich niet uit tot gelden waarvan de wet bepaald heeft, dat zij niet voor inbeslagneming vatbaar zijn.

12. Iedere belanghebbende kan binnen een week na de betekening van de kennisgeving, bedoeld in het vierde lid, bij met redenen omkleed verzetschrift verzet doen tegen het verhaal. Artikel 26, derde tot en met negende lid, en artikel 26a van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, zijn van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat voor "de officier van justitie in het arrondissement Leeuwarden" telkens wordt gelezen: Onze Minister.

13. Een ieder is verplicht desgevorderd onverwijld aan Onze Minister de inlichtingen te verstrekken welke naar het redelijk oordeel van Onze Minister noodzakelijk zijn ten behoeve van de toepassing van dit artikel.

14. Zij die uit hoofde van ambt, beroep, of wettelijk voorschrift verplicht zijn tot geheimhouding kunnen het verlenen van medewerking weigeren voorzover dit uit hun geheimhoudingsplicht voortvloeit.

15. Bij het verhaal overeenkomstig dit artikel kunnen tevens de kosten van dit verhaal worden ingevorderd. Onder de kosten van het verhaal zijn begrepen de invorderingskosten.

Artikel 5.9

1. Onze Minister beschikt over de bevoegdheid tot uitvaardiging van een dwangbevel voor de invordering van:

- a. de verschuldigde kilometerprijs, bedoeld in artikel 5.1;
- b. de krachtens artikel 5.2 of 5.2a in rekening gebrachte kilometerprijs;
- c. de vergoeding voor de aanmaning tot betaling van de in rekening gebrachte kilometerprijs;
- d. de in rekening gebrachte verhoging, bedoeld in artikel 5.7, en
- e. de gemaakte kosten van het verhaal overeenkomstig artikel 5.8.

2. Onze Minister heeft voor de invordering van het bedrag waarvoor hij een dwangbevel heeft uitgevaardigd een voorrecht op alle goederen van de schuldenaar als bedoeld in artikel 21 van de Invorderingswet 1990 met dien verstande dat het voorrecht niet boven pand gaat.

Artikel 5.10

1. Onze Minister kan, indien niet of niet volledig verhaal overeenkomstig de artikelen 5.8 en 5.9 heeft plaatsgevonden:

- a. het motorrijtuig waarvoor de kilometerprijs verschuldigd is, buiten gebruik stellen of
- b. een soortgelijk voertuig waarover de schuldenaar vermag te beschikken, indien het motorrijtuig, bedoeld in onderdeel a, niet wordt aangetroffen, buiten gebruik stellen.

2. De buitengebruikstelling eindigt nadat alle in artikel 5.9 bedoelde kosten en de kosten van de buitengebruikstelling zijn voldaan. De buitengebruikstelling duurt ten hoogste vier weken.

3. Onze Minister kan een motorrijtuig buiten gebruik stellen door het

- a. naar een door hem aangewezen plaats over te brengen en in bewaring te stellen, of

- b. daaraan een mechanisch hulpmiddel aan te brengen, waardoor wordt verhinderd dat het voertuig wordt weggereden.

4. Indien twaalf weken na de aanvang van de buitengebruikstelling de rechthebbende zijn motorrijtuig niet heeft afgehaald, wordt hij geacht zijn recht op de zaak te hebben opgegeven en is Onze Minister bevoegd het motorrijtuig om niet aan een derde in eigendom over te dragen, te verkopen of te vernietigen.

5. Onze Minister kan in afwijking van het vierde lid de bevoegdheid, bedoeld in dat lid, uitoefenen indien de rechthebbende het motorrijtuig binnen vier weken na de aanvang van de buitengebruikstelling niet heeft afgehaald, indien de kosten van de buitengebruikstelling en met de geraamde kosten voor de verkoop, de eigendomsoverdracht om niet of de vernietiging, in verhouding tot de waarde van het motorrijtuig, naar zijn oordeel onevenredig hoog zou worden.

6. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de overbrenging, bewaring, eigendomsoverdracht om niet, verkoop,

vernietiging, de berekening van de kosten van overbrenging en bewaring, alsmede omtrent hetgeen verder voor de uitvoering van dit artikel noodzakelijk is.

7. De bevoegdheid tot het buiten gebruik stellen van een motorrijtuig geldt niet bij toepassing van artikel 5.2a, eerste of tweede lid.

Artikel 5.11

1. Onze Minister kan, indien niet of niet volledig verhaal overeenkomstig de artikelen 5.8 en 5.9 heeft plaatsgevonden, een vordering instellen om te worden gemachtigd, om per over een tijdvak verschuldigd bedrag en per krachtens artikel 5.2 vastgestelde beschikking tot betaling van de kilometerprijs het dwangmiddel gijzeling toe te passen van de schuldenaar, voor minimaal twee dagen en ten hoogste één week.

2. Onze Minister wordt slechts gemachtigd tot toepassing van het dwangmiddel gijzeling indien het door de schuldenaar verschuldigde en nog niet betaalde kilometerprijs € 2000,- of meer bedraagt.

3. Onze Minister stelt een vordering als bedoeld in het eerste lid, in bij de kantonrechter van de rechtbank van het arrondissement waar het adres is van de schuldenaar.

4. Onze Minister stelt in afwijking van het derde lid, de vordering in bij de rechtbank te Leeuwarden, indien de schuldenaar:

a. ingeschreven staat op een in de basisadministratie persoonsgegevens opgenomen adres, maar niet op dat adres woonachtig is, of

b. geen bekende woon- of verblijfplaats in Nederland heeft.

5. Een verleende machtiging om gijzeling toe te passen kan tot uiterlijk vijf jaar nadat de beschikking tot betaling van de kilometerprijs of tot oplegging van de bestuurlijke onherroepelijk is geworden, worden uitgevoerd.

6. Op de vordering wordt niet beslist dan nadat de schuldenaar door de kantonrechter is gehoord, althans behoorlijk is opgeroepen. Tegen de beslissing staat geen rechtsmiddel open.

7. Onze Minister of de persoon die door hem is belast met de toepassing van de gijzeling heeft voor het in gijzeling stellen van de betrokkene toegang tot elke plaats.

8. De toepassing van het dwangmiddel wordt gestaakt, zodra het verschuldigde bedrag aan Onze Minister is betaald. De toepassing van het dwangmiddel heft de verschuldigdheid niet op.

9. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld omtrent de tenuitvoerlegging van de gijzeling als bedoeld in het eerste lid.

Artikel 5.12

Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld krachtens welke aan de houder die niet in staat is anders dan met buitengewoon bezwaar de verschuldigde kilometerprijs geheel of gedeeltelijk te betalen, gehele of gedeeltelijke kwijtschelding kan worden verleend.

Artikel 5.13

Onze Ministers, openbare lichamen en rechtspersonen die bij of krachtens een bijzondere wet rechtspersoonlijkheid hebben verkregen, de onder hen

ressorterende instellingen en diensten, alsmede lichamen die hoofdzakelijk uitvoering geven aan het beleid van het Rijk, verschaffen kosteloos, op door Onze Minister aangegeven wijze, de gegevens en inlichtingen die Onze Minister ten behoeve van de invordering van de kilometerprijs heeft gevraagd.

HOOFDSTUK 6. TOEZICHT, HANDHAVING EN STRAFBEPALINGEN

Artikel 6.1

1. Belast met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet zijn:
 - a. de daartoe door Onze Minister aangewezen personen, en
 - b. de bij of krachtens artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen ambtenaren.
2. Een besluit als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, bevat een aanduiding van de voorschriften op naleving waarvan toezicht wordt gehouden.
3. Van een besluit als bedoeld in het eerste lid wordt mededeling gedaan door plaatsing in de Staatscourant.

Artikel 6.2

Onze Minister beschikt over de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

Artikel 6.3

1. Degene die niet voldoet aan de verplichting hem opgelegd bij of krachtens de artikelen 1.4, eerste lid, 1.5, of 1.6, 3.7, eerste lid, onderdeel b, 4.3a, eerste of zesde lid, 4.5, eerste of derde lid, 4.7, wordt gestraft met een geldboete van de derde categorie.
2. Degene die bij het doen van een melding als bedoeld in artikel 1.4, eerste lid, 1.5 of 1.6 onjuiste gegevens verstrekt, wordt gestraft met een geldboete van de derde categorie.
3. Degene die niet voldoet aan de verplichting hem opgelegd bij of krachtens artikel 4.4, eerste en tweede lid, wordt gestraft met een geldboete van de vierde categorie.
4. Een overtreding van een verbod als bedoeld in artikel 4.5a, wordt gestraft met een geldboete van de vierde categorie.
5. Een overtreding van het verbod, bedoeld in artikel 4.6, zevende lid, of 4.9, vierde lid, wordt bestraft met een geldboete van de vijfde categorie.
6. Degene die in met het bij of krachtens artikel 4.8 bepaalde een keuringscertificaat, afgeeft, wordt gestraft met een geldboete van de vijfde categorie.

Artikel 6.4

1. Een overtreding van het verbod, bedoeld in artikel 4.13 eerste lid, wordt bestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste vier jaren of met een geldboete van de vijfde categorie.

2. Een overtreding van het verbod, bedoeld in artikel 4.13, tweede lid, wordt bestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste twee jaar of met een geldboete van de vierde categorie.

3. Een overtreding van het verbod, bedoeld in artikel 4.14, wordt bestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste 1 jaar of met een geldboete van de derde categorie.

HOOFDSTUK 7. WIJZIGING ANDERE WETTEN

Artikel 7.1

Aan artikel 1 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

3. In afwijking van het eerste en tweede lid wordt de belasting niet geheven indien voor het motorrijtuig ingevolge artikel 8.2 artikel 1.3 van de Wet kilometerprijs van toepassing is.

Artikel 7.2

1. De Wet belasting zware motorrijtuigen wordt ingetrokken.
2. 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 opgezegd.

Artikel 7.3

In artikel 4b van de Wegenverkeerswet 1994 wordt onder vervanging van de punt van het slot van onderdeel p door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

q. uitvoering van de artikelen.....van de Wet kilometerprijs.

Artikel 7.4

De Wet bereikbaarheid en mobiliteit wordt gewijzigd als volgt:

1. In artikel 1, onderdeel c, wordt in de begripsomschrijving van mobiliteitstarief “, 24 en 26” vervangen door: en 24.

2. Artikel 26 vervalt.

Artikel 7.5

Artikel 14, vijfde lid, van de Wegenwet komt als volgt te luiden:

5. Het eerste en tweede lid laten onverlet de heffing van de mobiliteitstarieven, bedoeld in de Wet bereikbaarheid en mobiliteit en van de kilometerprijs.

Artikel 7.6

In de bijlage behorende bij de Algemene wet bestuursrecht wordt in het onderdeel D. Ministerie van Verkeer en Waterstaat ingevoegd:

4. De artikelen 3.9 en 5.8 van de Wet kilometerprijs.

HOOFDSTUK 8. INVOERINGSRECHT

Artikel 8.1

Bij ministeriële regeling wordt het tijdstip bepaald waarop de verplichting, bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, van toepassing is. Voor personenauto's en bestelauto's met een Nederlands kenteken wordt hierbij uitgegaan van een bepaalde combinatie van de eerste twee cijfers van het kenteken.

Artikel 8.2

De kilometerprijs is eerst verschuldigd voor de kilometers die na het tijdstip, bedoeld in artikel 8.1 worden geregistreerd.

HOOFDSTUK 9. SLOTBEPALINGEN

Artikel 9.1

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

Artikel 9.2

Deze wet wordt aangehaald als: Wet kilometerprijs

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

Concept Memorie van Toelichting bij het Wetsvoorstel kilometerprijs

INHOUDSOPGAVE

A. ALGEMENE TOELICHTING

1. INLEIDING

- 1.1 Anders betalen voor mobiliteit
 - 1.1.1 Probleem- en doelstelling
 - 1.1.2 Randvoorwaarden
- 1.2 Nut en noodzaak kilometerprijs
 - 1.2.1 Beprijzen mobiliteit én investeren in infrastructuur
 - 1.2.2 Onderzochte alternatieven
- 1.3 Voorgeschiedenis
 - 1.3.1 Eerdere initiatieven
 - 1.3.2 Anders Betalen voor Mobiliteit
- 1.4 Internationale ontwikkelingen
 - 1.4.1 Inleiding
 - 1.4.2 Het prijsbeleid van de Europese Unie
 - 1.4.3 Vormen van beprijzing in het buitenland
 - 1.4.4 Ontwikkelingen in diverse landen

2. DE ONDERDELEN VAN HET STELSEL IN SAMENHANG BESCHOUWD

- 2.1 Inleiding
- 2.2 De betalingsplicht
- 2.3 Het basistarief en het spitstarief
- 2.4 De organisatie van de inning
 - 2.4.1 Kenmerken van de organisatie
 - 2.4.2 De uitvoering van de kilometerprijs
 - 2.4.3 Nog geen volledige privatisering
- 2.5 Toezicht en handhaving
- 2.6 De omzetting van belastingen
 - 2.6.1 Huidige situatie
 - 2.6.2 Belangrijke uitgangspunten
 - 2.6.3 Gevolgen omzetting voor de huidige vaste belastingen
- 2.7 Investeringsbeleid na invoering kilometerprijs
- 2.8 Samenhang met de Wet bereikbaarheid en mobiliteit

3. DE BETALINGSPLICHT

- 3.1 Betalingsplichtigen
- 3.2 Vrijstellingen en gereduceerde tarieven
 - 3.2.1 Systematiek Wet BPM 1992 en Wet MRB 1994
 - 3.2.2 Uitzonderingen
 - 3.2.3 Gereduceerde tarieven
- 3.3 Buitenlandse kentekens
- 3.4 De registratievoorziening
 - 3.4.1 De technische uitrusting
 - 3.4.2 Bescherming persoonsgegevens
 - 3.4.3 Geen prepaid-systeem
 - 3.4.4 Europese eisen aan de registratievoorziening

4. DE TARIEVEN

- 4.1 Inleiding
- 4.2 Het basistarief
 - 4.2.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

- 4.2.2 Basistarief personenauto's
- 4.2.3 Basistarief bestelwagens
- 4.2.4 Basistarief vrachtauto's
- 4.3 Het spitstarief
 - 4.3.1 Doel: verbetering van bereikbaarheid
 - 4.3.2 Structurele congestie
 - 4.3.3 Aanwijzing locaties spitstarief
 - 4.3.4 Gevolgen voor het onderliggend wegennet
 - 4.3.5 Bepaling van de tijdstippen
 - 4.3.6 Kenbaarheid tarieven, tijdstippen en plaatsen
- 4.4 De hoogte van het spitstarief
- 4.5 Spitsbesluit niet vatbaar voor beroep
- 5. DE ORGANISATIE EN DE UITVOERING
 - 5.1 Inleiding
 - 5.1.1 Organisatorische uitgangspositie
 - 5.1.2 Synergie tussen overheid en markt
 - 5.2 Eisen aan de private uitvoeringsorganisatie
 - 5.3 Bepaling en facturering verschuldigd bedrag
 - 5.3.1 Bepaling verschuldigd bedrag
 - 5.3.2 Facturering
 - 5.4 Betaling en dwanginvordering
 - 5.4.1 Betaling
 - 5.4.2 Dwanginvordering
 - 5.5 Nabetaling
 - 5.6 Rechtsbescherming
 - 5.6.1 Factuur geen beschikking
 - 5.6.2 Aantallen bezwaar en beroep
- 6. DE INVOERING
 - 6.1 Inleiding
 - 6.2 Invoering van de kilometerprijs
 - 6.2.1 Gefaseerde invoering
 - 6.2.2 Objectieve bepaling categorie motorrijtuigen per stap
 - 6.2.3 Vrachtwagens
 - 6.2.4 Personenauto's, bestelwagens en bussen
 - 6.3 Omzetting vaste autobelastingen
 - 6.3.1 Algemeen
 - 6.3.2 Omzetting BPM
 - 6.3.3 Omzetting MRB
 - 6.3.4 Omzetting BZM
 - 6.4 Samenhang afbouw vaste autobelastingen en invoering kilometerprijs
- 7. TOEZICHT EN HANDHAVING
 - 7.1 Doelstelling en strategie
 - 7.1.1 Doelstelling: optimaliseren van de spontane naleving
 - 7.1.2 Redeneren vanuit risico's
 - 7.2 De belangrijkste oorzaken van niet-naleving
 - 7.3 Het toezicht
 - 7.3.1 De toezichthoudende instanties
 - 7.3.2 Bevoegdheden van toezichthouders
 - 7.3.3 Toezichtsvormen
 - 7.4 Sancties
 - 7.4.1 Uitgangspunt
 - 7.4.2 Sancties om overtredingen ongedaan te maken
 - 7.4.2 Sancties als straf

8. GEVOLGEN VAN DE KILOMETERPRIJS

- 8.1 Inleiding
- 8.2 Methodiek en uitgangspunten
- 8.3 Effecten op mobiliteit
 - 8.3.1 Omvang en samenstelling van het wagenpark
 - 8.3.2 Totale automobilititeit
 - 8.3.3 Bereikbaarheid
 - 8.3.4 Openbaar vervoer en langzaam verkeer
 - 8.3.5 Gebruik van het onderliggend wegennet
- 8.4 Omgevingseffecten
 - 8.4.1 Luchtkwaliteit en klimaat
 - 8.4.2 Geluid
 - 8.4.3 Ruimtegebruik
 - 8.4.4 Verkeersveiligheid
- 8.5 Welvaartseffecten
 - 8.5.1 Inleiding
 - 8.5.2 Directe effecten
 - 8.5.3 Indirecte effecten
 - 8.5.4 Externe effecten
 - 8.5.5 Kostenraming
- 8.6 Financiële gevolgen (PM)
- 8.7 Financiële gevolgen voor het Rijk **[PM]**

9. EFFECTEN EN EVALUATIE

- 9.1 Inleiding **[PM]**
- 9.2 Privacy **[PM]**
- 9.3 Bedrijfseffectentoets
- 9.4 Milieueffectentoets
- 9.5 Administratieve lasten
 - 9.5.1 Inleiding
 - 9.5.2 Berekening administratieve lasten
- 9.6 Toets rechterlijke macht **[PM]**
- 9.7 Uitvoeringstoets **[PM]**
- 9.8 Evaluatie **[PM]**

10. BESTUURLIJK EN MAATSCHAPPELIJK OVERLEG **[PM]**

- 10.1 Bestuurlijk overleg
- 10.2 Maatschappelijk overleg
- 10.3 Raad voor Verkeer en Waterstaat

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

A. ALGEMENE TOELICHTING

1. INLEIDING

1.1 Anders betalen voor mobiliteit

1.1.1 Probleem- en doelstelling

Strekking wetsvoorstel

Dit wetsvoorstel strekt tot de invoering van een kilometerprijs voor motorrijtuigen in Nederland. Tegelijkertijd wordt de "motorrijtuigenbelasting", de "belasting personenauto's en motorrijwielen" en de "belasting zware motorrijtuigen" afgeschaft. De weggebruiker gaat daarmee niet zozeer betalen voor het bezit van een motorrijtuig, maar voor het gebruik. Dit is eerlijker. Op deze wijze wil de regering tegelijkertijd voorzien in een stelsel dat nadrukkelijker stuurt op de verbetering van de bereikbaarheid over de weg en de kwaliteit van het milieu. Uitgangspunt van het wetsvoorstel is het beleid uit de Nota Mobiliteit¹ en het advies van het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit (het Platform)² waarop dit beleid is gebaseerd. Het Platform heeft aangetoond dat het mogelijk is om met een breed gedragen vorm van prijsbeleid te komen, waarbij op het moment van invoering door alle weggebruikers gezamenlijk niet meer betaald zal worden, maar op een andere wijze. Het gaat om de invoering van een basistarief in heel Nederland en de mogelijkheid om op bepaalde plaatsen en tijden naast het basistarief op geleidelijke wijze een spitstarief te heffen. In de brief aan de Tweede Kamer van 30 november 2007³ is dit beleid uitgewerkt.

Probleemstelling

Het gebruik van motorrijtuigen is de laatste decennia sterk gegroeid. De toenemende verstedelijking, bedrijvigheid en welvaart leiden tot steeds meer mobiliteit. De huidige infrastructuur kan de mobiliteitsgroei niet aan. Ondanks enorme investeringen in de infrastructuur neemt de bereikbaarheid af. De hoeveelheid voertuigkilometers groeit sneller dan de wegcapaciteit waardoor de wegen steeds intensiever worden gebruikt. In de Nota Mobiliteit is aangegeven dat bij ongewijzigd beleid het wegverkeer tot 2020 met ruim 40% groeit ten opzichte van het jaar 2000⁴. De groei doet zich vooral voor op korte afstanden (tot 30 kilometer) en in stedelijke gebieden. Zonder maatregelen neemt hierdoor de reistijd en de onvoorspelbaarheid daarvan toe. Dit is slecht voor de ontwikkeling van de nationale economie. Dat wordt bevestigd door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) die begin 2007⁵ rapporteerde dat de productiviteitsgroei van de Randstad door de slechte bereikbaarheid sterk achterblijft bij die van andere Europese steden. Verder heeft de groei van de mobiliteit negatieve gevolgen voor de leefomgeving. Het leidt onder andere tot meer uitstoot van schadelijke stoffen en meer geluidsoverlast.

Visie

Mobiliteit is niet alleen een belangrijke drager van de economische groei, het is ook een belangrijke maatschappelijke behoefte. Mobiliteit is een verworvenheid die mensen de kans biedt zich te ontplooiën en te ontspannen. Bestrijding van mobiliteit zou dan ook betekenen: bestrijden van maatschappelijke behoeften. De regering vindt dat ongewenst en niet effectief. Mobiliteit mag, maar weggebruikers zullen bewuster om moeten gaan met mobiliteit. Dat leidt tot een efficiënter gebruik van de infrastructuur, waardoor de congestie afneemt en de bereikbaarheid verbetert. Bovendien wordt zo de leefomgeving niet onnodig belast. Daarom wil de regering niet zozeer het bezit van motorrijtuigen belasten, maar het gebruik. Dat betekent dat de weggebruiker een bedrag per gereden

¹ Kamerstukken II, 2005-2006, 29644, nr. 61, blz. 7.

² Kamerstukken II, 2005-2006, 29644, nr. 10.

³ Kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 1.

⁴ Kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 13, blz. 38 (Nota Mobiliteit, PKB deel III).

⁵ OECD Territorial Reviews: Randstad, The Netherlands. Parijs, 16 januari 2007.

kilometer verschuldigd is in plaats van een vast bedrag aan belastingen. Weggebruikers die veel rijden betalen daardoor meer, weggebruikers die weinig rijden minder. Een dergelijk stelsel leidt tot een bewuster gebruik van motorrijtuigen⁶. Sommige weggebruikers zullen kiezen voor andere routes of andere vertrektijden, voor een andere vervoerwijze (fiets, openbaar vervoer, carpoolen) of voor een ander activiteitenpatroon (de frequentie of bestemming aanpassen). Op de langere termijn heeft de kilometerprijs invloed op de keuze van woon- en werklocatie van huishoudens en op de vestigingslocatie van bedrijven.

Omdat de weggebruiker betaalt voor het gebruik van een motorrijtuig, is een dergelijk stelsel "eerlijker" te noemen. Hoe meer iemand rijdt, hoe meer iemand betaalt. Het loont de moeite om bewuster met mobiliteit om te gaan. Het huidige stelsel geeft daartoe onvoldoende prikkels. Het bewuste gebruik wil de regering extra versterken door de kilometerprijs te differentiëren naar tijd of plaats. Op bepaalde drukke plaatsen en tijden wordt bovenop het basistarief een zogeheten spitstarief berekend. Naar verwachting leidt dit tot een spreiding van het verkeersaanbod op deze drukke plaatsen en tijden⁷.

Door de invoering van de kilometerprijs neemt het totaal aantal voertuigkilometers (personen en vracht) op de langere termijn af met ruim 15%⁸ ten opzichte van de situatie zonder de kilometerprijs⁹. Dit is gunstig voor de doorstroming van het verkeer, de bereikbaarheid van en voor burgers en bedrijven en voor het milieu. Het aantal voertuigverliesuren door files neemt af met ongeveer 58%¹⁰ ten opzichte van de situatie zonder de invoering van de kilometerprijs¹¹. Het spitstarief levert een relatief grote bijdrage aan deze afname, doordat het spitstarief gericht ingrijpt op knelpunten. In hoofdstuk 8 worden de effecten van de kilometerprijs verder toegelicht.

De kilometerprijs wordt vormgegeven als een bestemmingsheffing. Dit betekent dat er een directe relatie wordt gelegd tussen de opbrengsten van de kilometerprijs en de uitgaven aan infrastructuur (de opbrengsten worden in het Infrastructuurfonds gebracht). De invoering van de kilometerprijs staat daarmee niet op zichzelf. De aanleg en betere benutting van infrastructuur en investeringen in het openbaar vervoer zijn en blijven belangrijke dragers voor de bereikbaarheid. Ook dergelijke maatregelen dragen in belangrijke mate bij aan de ambities van de regering om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren.

Net als in de huidige situatie wil de regering schoon en zuinig rijden stimuleren. In de huidige situatie is de hoogte van de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de belasting personenauto's en motorrijwielen (BPM) mede afhankelijk van de milieuprestaties van een motorrijtuig. In het nieuwe stelsel wordt daarbij aangesloten doordat het basistarief wordt gedifferentieerd naar milieukeurmerken. Schone en zuinige voertuigen betalen een lager tarief. Op deze wijze kan het aandeel motorrijtuigen dat het milieu minder belast worden vergroot.

Daarmee levert de invoering van het stelsel van kilometerbeprijzing ook een belangrijke bijdrage aan verbetering van het leefmilieu. In de Nota mobiliteit zijn de milieudoelen opgenomen die verband houdende met mobiliteit en de verbetering van het leefmilieu. Ook in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht is de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit een belangrijke

⁶ Beprijzen van het wegverkeer – De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en economie, Ruimtelijk Planbureau, 10 september 2007, blz. 13, 14.

⁷ Beprijzen van het wegverkeer – De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en economie, Ruimtelijk Planbureau, 10 september 2007, blz. 13, 14.

⁸ De mate van afname van de totale mobiliteit is sterk gecorreleerd aan de hoogte van het gemiddelde basistarief voor personenauto's.

⁹ Effecten Anders Betalen voor Mobiliteit. Een meta-analyse van effecten afgezet tegen de kilometerprijs, Verkeer en Waterstaat, 4 juni, 2008.

¹⁰ Zie hoofdstuk 8 voor een toelichting van de uitgangspunten bij de berekeningen.

¹¹ Effecten Anders Betalen voor Mobiliteit. Een meta-analyse van effecten afgezet tegen een kilometerprijs, Verkeer en Waterstaat, 4 juni 2008.

pijler. Voorts levert de invoering van de kilometerprijs ook een substantiële bijdrage aan de reductiedoelstelling van het werkprogramma Schoon en Zuinig.

1.1.2 Randvoorwaarden

Vooraf heeft de regering een aantal randvoorwaarden gesteld aan de invoering van de kilometerprijs. Deze komen uit de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit (PKB deel IIIA)¹² of zijn ingegeven door wensen van de Tweede Kamer, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties. Het gaat om de volgende randvoorwaarden.

Randvoorwaarden voor de stelselherziening	
1. invoering kilometerprijs bij naar rato afschaffing van vaste autobelastingen / lastenneutraliteit	4. geen onnodige administratieve lasten
2. opbrengsten naar Infrastructuurfonds met naar rato gelijktijdige verlaging van de bijdrage uit de algemene middelen aan dit fonds	5. transparant, gebruikersvriendelijk en betrouwbaar systeem
3. betaalbaarheid voor de weggebruiker	6. gegevensbescherming
	7. maatschappelijke steun / draagvlak

In de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit staat dat de invoering van een kilometerprijs moet plaatsvinden onder gelijktijdige en naar rato afschaffing van de vaste autobelastingen. In de brief aan de Tweede Kamer van 30 november 2007 is dit uitgangspunt verder geconcretiseerd. De MRB zonder drempelwaarde voor vracht en de belasting zware motorrijtuigen (BZM; ook Eurovignet genoemd) en de BPM worden omgezet in de kilometerprijs.

Bij de omzetting en afbouw moet rekening worden gehouden met de effecten op de rijksbegroting, het wagenpark en het milieu. Verder moet de omzetting van de vaste belastingen naar een tarief per kilometer aansluiten bij de lastendruk die op dat moment voor verschillende groepen weggebruikers geldt¹³. Met de invoering van een kilometerprijs worden de BPM en de MRB afgeschaft, waarbij het wegverkeer in totaliteit niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is. De omzetting van het huidige stelsel in het nieuwe moet derhalve "lastenneutraal" zijn. Deze lastenneutraliteit geldt op het moment dat voor alle motorrijtuigen de kilometerprijs is ingevoerd, te weten 2012.

In de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit is tevens vermeld dat de opbrengsten van de kilometerprijs niet mogen vloeien naar de algemene middelen van het Rijk. Deze opbrengsten moeten uitsluitend ten goede komen aan het Infrastructuurfonds zonder dat dit leidt tot een meer dan evenredige daling van de voeding van dit fonds uit de algemene middelen.

Om de kosten van de stelselherziening in de hand te houden, zijn in de Nota Mobiliteit ook voorwaarden gesteld aan de invoering van de kilometerprijs¹⁴. De invoeringskosten moeten aanzienlijk lager uitvallen dan geraamd in het advies van het Platform. Ook moeten de uitvoeringskosten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten. Het coalitieakkoord van het kabinet (februari 2007) geeft aan dat de exploitatiekosten niet meer dan 5% van de opbrengsten mogen bedragen.

Om het succes en de acceptatie van het nieuwe stelsel te bevorderen, moet het voor de weggebruiker transparant, gebruikersvriendelijk en betrouwbaar zijn. Toch zal de invoering van de kilometerprijs onvermijdelijk leiden tot enige verhoging van de administratieve lasten voor burgers en bedrijven. Deze moeten wel in verhouding staan tot de baten van de kilometerprijs: onnodige lasten moeten worden voorkomen. Dat kan door het aantal handelingen en informatieverplichtingen voor burgers en bedrijven zoveel mogelijk te beperken. Mede in dit licht is in de brief van 30 november 2007¹⁵ gesteld dat moet worden toegewerkt naar één inrichtingswijze voor zowel de kilometerprijs als voor het tol- en

¹² Kamerstukken II, 2005-2006, 29644, 61, blz. 7.

¹³ Kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 1, blz 11.

¹⁴ Naar aanleiding van een motie van leden Hofstra en Van Hijum, zie Kamerstukken II, 2005-2006, 29 644 nr. 54.

¹⁵ Kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 1, blz 11.

het versnellingsstarief op grond van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm). Paragraaf 9.5 gaat verder in op de administratieve lasten.

Het gebruik van elektronische inningssystemen waarbij gegevens van weggebruikers worden geregistreerd vraagt – mede gelet op de privacy - om extra aandacht voor de bescherming van persoonsgegevens van de weggebruiker. In het ontwerp van het systeem en de organisatie is daarmee rekening gehouden. In paragraaf 3.4 wordt dit toegelicht.

De regering acht tenslotte een brede maatschappelijke steun voor de invoering van de kilometerprijs onontbeerlijk. Daarom heeft de regering het advies van het Platform als uitgangspunt genomen en heeft de verdere ontwikkeling van het nieuwe stelsel in nauw overleg met maatschappelijke organisaties en decentrale overheden plaatsgevonden.

1.2 Nut en noodzaak kilometerprijs

1.2.1 Beprijzen mobiliteit én investeren in infrastructuur

Zonder beprijzen is het niet goed mogelijk om de huidige en toekomstige mobiliteitsproblemen op te lossen. Ook de OESO pleitte in haar eerder aangehaalde rapportage van januari 2007 voor een versnelde invoering van beprijzen, naast de aanleg van nieuwe wegen en investeringen in openbaar vervoer. Als er niets gebeurt zullen de huidige problemen toenemen. Zoals in paragraaf 1.1.1 betoogd, wordt een sterke toename van het wegverkeer verwacht. In de Nota Mobiliteit wordt rekening gehouden met een groei van het aantal gereden kilometers op werkdagen op het onderliggende en het hoofdwegennet van ruim 40% in het jaar 2020 ten opzicht van 2000¹⁶. Zonder extra maatregelen lopen de maatschappelijke kosten als gevolg van direct reistijdverlies door files op tot € 1,7 miljard per jaar in 2020¹⁷. In het kader van de Landelijke markt- en capaciteitsanalyse (LMCA) Wegen van november 2007 is de mobiliteitsgroei voor 2020 opnieuw berekend op basis van de meest recente toekomstscenario's. Uit deze berekeningen blijkt dat de maximaal verwachte groei tot 2020 overeen komt met de in de Nota-Mobiliteit geprognosticeerde groei¹⁸.

Aansluitend op de ambities uit de Nota Mobiliteit wil de regering daarom in 2020 een betrouwbare en vlotte reistijd realiseren over de gehele reis. Het doel is de files te bekorten, de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het Rijk wil de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug brengen tot het niveau van 1992. Voor de betrouwbaarheid is de ambitie dat in 2020 op het hoofdwegennet in de spits 95% van de verplaatsingen op tijd is¹⁹. Verder zijn de streefwaarden voor het hoofdwegennet dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en overige wegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet mag de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer langer zijn dan de reistijd buiten de spits. De LMCA Wegen concludeert dat deze ambities uit de Nota Mobiliteit voor 2020 bijna overal haalbaar zijn met een combinatie van benutten, beprijzen en bouwen²⁰.

Met de introductie van de kilometerprijs ontstaat - naast de aanleg en betere benutting van infrastructuur - een extra instrument voor mobiliteitsbeleid om de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit te bereiken. Met beprijzen kan de ontwikkeling van de mobiliteit beter worden beïnvloed en kunnen

¹⁶ Kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 13, blz. 38 (Nota Mobiliteit, PKB deel III).

¹⁷ Kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 13, blz. 39 (Nota Mobiliteit, PKB deel III).

¹⁸ Kamerstukken II, 2007-2008, 29644, nr. 85, blz. 23.

¹⁹ "Op tijd" is in de Nota Mobiliteit op de volgende wijze geformuleerd: Voor afstanden korter dan 50 kilometer dient de reistijd in de spits maximaal 10 minuten korter of langer te zijn dan de verwachte reistijd. Voor afstanden langer dan 50 kilometer mag de reisduur maximaal 20% afwijken van de verwachte reisduur. Zie kamerstukken II, 29644, 2004-2005, nr. 13, blz. 40.

²⁰ Kamerstukken II, 2007-2008, 29644, nr. 85, blz. 15.

tegelijktijd gelden voor investeringen in infrastructuur worden gegeneerd. Dit wil niet zeggen dat er door de invoering van de kilometerprijs per definitie meer infrastructuur wordt aangelegd, maar dat de inkomsten – anders dan bij de vaste autobelastingen – worden geormerkt. De opbrengsten komen in het Infrastructuurfonds en niet meer in de algemene middelen terecht (zie verder paragraaf 2.7). Het Rijk is kan in het nieuwe stelsel een uitgebalanceerd mobiliteitsbeleid te voeren, waarbij zowel het aanbod kan worden beïnvloed (door de aanleg en betere benutting van infrastructuur) als de vraag naar mobiliteit (door beprijzen en vormen van mobiliteitsmanagement). Om de gewenste effecten te bereiken zal het Rijk het beprijzingsbeleid en investeringsbeslissingen in het kader van het jaarlijkse Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) goed op elkaar afstemmen. De regering gaat daarbij uit van een integrale benadering van het infrastructuurnetwerk (weg, openbaar vervoer, spoor en water), steeds met de bedoeling de bereikbaarheid te vergroten en de milieubelasting zoveel mogelijk terug te brengen.

1.2.2 Onderzochte alternatieven

Het advies van het Platform van mei 2005 is gebaseerd op onderzoeken naar vormen van anders betalen voor mobiliteit. Deze onderzoeken zijn gebaseerd op de destijds gebruikelijke economische scenario's van het Centraal Planbureau²¹. Bij de beoordeling van deze vormen heeft het Platform onder meer gekeken naar de bijdrage van deze vormen aan de doelstelling om de bereikbaarheid te verbeteren en naar het draagvlak bij het maatschappelijk middenveld²² (zie paragraaf 1.3.2). De varianten zijn ook beoordeeld op de bijdrage aan de vermindering van files, de effecten op milieu en verkeersveiligheid, het effect op de koopkracht van huishoudens, effecten op het bedrijfsleven, de kosten van het inningssysteem, het moment waarop invoering mogelijk is en het effect op de welvaart²³. Het Platform heeft uiteindelijk geadviseerd een kilometerprijs te introduceren, waarin naast de milieukeurmerken van het gebruikte vervoermiddel ook gedifferentieerd wordt naar tijd en plaats en waarbij de vaste autobelastingen naar rato worden afgebouwd (variant 5). Dit advies is overgenomen in de Nota Mobiliteit. Hieronder worden de onderzochte alternatieven kort toegelicht.

Onderzochte vormen voor beprijzing	
1. Betalen per kilometer (alleen basistarief), tarieven gebaseerd op milieukeurmerken	6. Passageheffing bij de vier grote steden
2. Betalen per kilometer, tarieven gebaseerd op milieu en veiligheidskenmerken	7. Aanwezigheidsheffing in de vier grote steden
3. Betalen per kilometer voor vracht	8. Congestieheffing op drukke plaatsen en tijden
4. Tol op zes locaties	9. Accijnsverhoging (betalen per liter)
5. Betalen per kilometer met een spitsopslag	10. Accijnsverhoging om wegen te financieren
	11. Betalen per kilometer, uitsluitend op snelwegen

De eerste 10 alternatieven zijn door het Platform onderzocht. Variant 11 is voorafgaand aan de brief aan de Tweede Kamer van 30 november 2007 onderzocht.

Betalen per kilometer zonder spitstarief (variant 1 en 2)

Deze variant betreft een kilometerprijs die alleen is gedifferentieerd naar milieukeurmerken en voertuigkenmerken en geldt voor alle gereden kilometers in Nederland. De vaste belastingen worden naar rato afgebouwd, in de onderzoeken voor het Platform is gerekend met een omzetting van € 3,4

²¹ Na 2005 zijn er nieuwe scenario's beschikbaar gekomen: de WLO-scenario's van het CPB (WLO staat voor welvaart en leefomgeving). Deze zijn gebruikt om de effecten te bepalen van de kilometerprijs zoals deze in hoofdstuk 8 zijn weergegeven.

²² Advies Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. 2005.

²³ Onderzoek verkeerskundige effecten varianten Anders betalen voor mobiliteit. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, maart 2005.

Externe Effecten van varianten van Anders Betalen voor Mobiliteit. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maart 2005.

Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer. Centraal Plan Bureau, juni 2005.

Het Kan! Techniek, organisatie, handhaving en kosten van varianten van Anders Betalen voor Mobiliteit. LogicaCMG, Capgemini, GetID, 29 maart 2005.

en € 5,7 miljard vaste autokosten op jaarbasis, naar een tarief per kilometer van gemiddeld 3,4 en 5,7 eurocent. Door een afname van het totaal aantal gereden kilometers zorgt deze vorm van beprijzen voor een afname van de structurele files met ongeveer 30% tot 40% in 2020 ten opzichte van de situatie zonder beprijzen²⁴. Ook het milieu en de verkeersveiligheid hebben hier baat bij. De afname van de files is kleiner dan bij variant 5 door het ontbreken van een spitstarief. De variant leidt tot een toename van de welvaart met € 0,9 tot € 1,2 miljard per jaar (in 2020)²⁵.

Betalen per kilometer voor vracht (variant 3)

In deze variant is de reikwijdte van de kilometerprijs beperkt tot het vrachtverkeer. In opdracht van het Platform is een dergelijke vorm van beprijzen onderzocht, waarbij - net zoals in Duitsland - alleen op het hoofdwegennet wordt betaald. Deze vorm van beprijzen leidt tot een efficiënter gebruik van vrachtwagens (hogere beladingsgraad en gebruik van efficiëntere vrachtwagens). De invoering van deze variant is licht positief voor de welvaart van Nederland en leidt tot een (zeer kleine) verbetering van de bereikbaarheid²⁶. De doelgroep van de heffing in deze variant heeft een duidelijke begrensde omvang en is gewend aan betalen per kilometer in landen als Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk. De regering heeft hiervoor uiteindelijk niet gekozen omdat een kilometerprijs voor alleen het vrachtvervoer onvoldoende bijdraagt aan de gewenste verbetering van de bereikbaarheid.

Tol op zes locaties (variant 4)

Tol is een instrument om infrastructuur te financieren. Uit het onderzoek in opdracht van het Platform blijkt dat tol kan bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, met name daar waar de extra infrastructuur beschikbaar komt²⁷. De invoering van deze variant heeft een negatief effect op de welvaart van € 100 miljoen per jaar²⁸. Het Platform adviseerde om tol (in de vorm van de zogenoemde "versnellingsprijs") toe te passen om de aanpak van "notoire knelpunten" in het wegennet te kunnen financieren. Uitgangspunt bij de financiering van de Nota Mobiliteit is geweest dat met dergelijke heffingen een bedrag van € 1 miljard moet worden opgebracht²⁹.

²⁴ Verkeerskundige effecten varianten ABvM, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 29 maart 2005, blz. 28. Bijlage bij kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 10.

²⁵ Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer, CPB, juni 2005, blz. 51, 55 en 59.

²⁶ Economische toets variant 3: Betalen per kilometer vracht, eindrapport, Ecorys, 25 maart 2005. Bijlage bij kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 10.

²⁷ Verkeerskundige effecten varianten ABvM, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 29 maart 2005, blz. 35. Bijlage bij kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 10.

²⁸ Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer, CPB, juni 2005, blz. 63.

²⁹ Het gaat hier niet om de kilometerprijs. Deze heffingen vinden hun grondslag in de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (afgekort Wbm, Kamerstukken II, 2005-2006, 30615, nr. 2). Zie ook paragraaf 2.7.

Betalen per kilometer met spitstarief (variant 5)

In deze variant is kilometerprijs gedifferentieerd naar voertuigkenmerken zoals in variant 1, aangevuld met een spitstarief op drukke tijden en locaties zoals in variant 8. Hierbij worden de vaste belastingen afgebouwd. In het onderzoek voor het Platform is gerekend met een omzetting van € 3,4 miljard vaste autokosten op jaarbasis, naar een tarief per kilometer van gemiddeld 3,4 eurocent. Door toevoegen van een spitstarief³⁰ op locaties en tijden waarop structurele files voorkomen heeft deze variant een groter effect op de bereikbaarheid dan een kilometerprijs zonder spitstarief. De structurele files nemen in deze variant af met ongeveer 45% in 2020 ten opzicht van de situatie zonder beprijzen³¹. De variant leidt tot een toename van de welvaart met € 1,5 miljard per jaar in 2020³². Op advies van het Platform heeft de regering gekozen voor deze vorm van beprijzen. Deze variant van beprijzen heeft naar verwachting forse effecten op de bereikbaarheid. Daarnaast kan deze vorm van beprijzen rekenen op draagvlak door de afbouw van vaste autobelastingen, vooral omdat wordt overgegaan van 'betalen voor bezit' naar 'betalen voor gebruik'.

Passageheffing bij de vier grote steden (variant 6)

Bij een passageheffing – ook wel cordonheffing genoemd – moet bij de passage van een betaalpunt worden betaald om een bepaald gebied in te komen. In 2005 is onderzocht wat het effect is van deze vorm van beprijzen rond de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (€ 2,90 voor het binnenrijden van de stad in de ochtendspits). Gebleken is dat dit in de Randstad leidt tot een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid (afname van de files met 35% op het hoofdwegennet). Op nationaal niveau is de verbetering van de bereikbaarheid aanzienlijk kleiner. Het effect is onvoldoende om de landelijke bereikbaarheidsambities uit de Nota Mobiliteit te halen³³. Doordat deze vorm van beprijzen wordt toegepast op een beperkt aantal weggedeelten, zijn de mogelijkheden voor afbouw van vaste belastingen veel kleiner bij de toepassing van een kilometerprijs op alle wegen. De regering kiest niet voor deze vorm van beprijzen, omdat hier geen sprake is van de gewenste stelselherziening waarbij de weggebruiker gaat betalen voor gebruik in plaats van voor bezit van een auto. Er is onvoldoende maatschappelijk draagvlak voor deze vorm van beprijzen.

Aanwezigheidsheffing in de vier grote steden (variant 7)

Een aanwezigheidsheffing is een andere vorm van regionaal beprijzen. In dit geval betaalt de weggebruiker een vast bedrag per dag om met een motorvoertuig in een stad te verblijven (rijden of parkeren). In 2005 is onderzocht wat het effect is van een heffing van € 7,- per dag voor het verblijf binnen de ring van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Een aanwezigheidsheffing heeft vooral invloed in de steden zelf. Door deze heffing groeit de totale mobiliteit in de Randstad circa 1% minder. Hierdoor wordt de bereikbaarheid in de Randstad enigszins verbeterd. De effecten zijn aanzienlijk kleiner dan bij een passageheffing en onvoldoende om de ambities uit de Nota Mobiliteit te realiseren³⁴. Ook bij deze variant is er geen sprake van een stelselherziening waarbij de weggebruiker gaat betalen voor gebruik in plaats van voor bezit van een auto. Ook de bereikbaarheidseffecten zijn beperkt. De regering kiest daarom niet voor deze vorm van beprijzen.

Spitstarief op drukke locaties en tijden (variant 8)

Bij deze variant wordt alleen op drukke plaatsen gedurende drukke tijden een heffing opgelegd (congestieheffing). Er is onderzoek gedaan naar de effecten van een statische heffing van 11 eurocent

³⁰ Onderzoekmatig is destijds gerekend met een tarief van 11 cent; daarbij was modelmatig destijds uitgegaan van 25% afbouw van de BPM. Een volledige afbouw van BPM zal ook consequenties kunnen hebben voor de hoogte van het spitstarief.

³¹ Verkeerskundige effecten varianten ABvM, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 29 maart 2005, blz. 38. Bijlage bij kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 10. Hierbij is destijds modelmatig gerekend met een afbouw van 25% BPM.

³² Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer, CPB, juni 2005, blz. 65.

³³ Verkeerskundige effecten varianten ABvM, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 29 maart 2005, blz. 41. Bijlage bij kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 10.

³⁴ Verkeerskundige effecten varianten ABvM, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 29 maart 2005, blz. 44. Bijlage bij kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 10.

per kilometer op locaties waar structurele congestie voorkomt (op hoofdwegen en onderliggende wegen). Tevens is onderzoek gedaan naar een congestieheffing met meerdere tarieven (5,5 tot 22 eurocent per kilometer). Gebleken is dat een spitstarief weinig invloed heeft op het totaal aantal gereden kilometers (afname van 3-4% op het hoofdwegennet ten opzichte van de situatie zonder beprijzen)³⁵. Wel levert deze vorm van beprijzen een grote bijdrage aan de vermindering van files. Bij de statische variant nemen de files ten opzichte van het referentiesituatie in 2020 met ongeveer de helft af op het hoofdwegennet. Op het onderliggende wegennet nemen de files met ongeveer 20% af. De effecten worden met name veroorzaakt doordat het verkeer zich verplaatst naar routes zonder spitstarief. De variant met meerdere tarieven leidt tot een afname van de files met 55% op het hoofdwegennet en met 40% op het onderliggende wegennet. De welvaart neemt bij deze variant toe met € 1,0 (statische heffing) tot € 1,6 (meerdere tarieven) miljard per jaar in 2020³⁶. Net als bij variant 6 en 7 zijn hier de mogelijkheden om de vaste belastingen af te bouwen beperkt, omdat er maar op een beperkt aantal wegen wordt geheven. Hierdoor is er onvoldoende maatschappelijk draagvlak voor deze vorm van beprijzen.

Accijnsverhoging (variant 9 en 10)

Een alternatief voor betalen per kilometer is betalen per liter. In opdracht van het Platform zijn de effecten van betaling per liter gecombineerd met een afbouw van de MRB en een kwart van de BPM onderzocht. Het zou gaan om een verhoging van de benzineprijs met ongeveer 30 eurocent per liter. Betalen per liter leidt niet alleen tot minder mobiliteitsgroei, maar ook tot een efficiënter gebruik van brandstof doordat weggebruikers zuiniger gaan rijden en door de aanschaf van zuinige auto's. De positieve effecten op de bereikbaarheid zijn bij dezelfde mate van variabilisatie ongeveer de helft kleiner dan bij betalen per kilometer. Dit komt onder meer omdat de weggebruiker de extra kosten per kilometer kan verminderen door zuiniger te gaan rijden en/of de aanschaf van een zuiniger auto. In deze variant nemen de files met ongeveer 15% af op zowel het onderliggende wegennet als het hoofdwegennet³⁷. Verder is het hier niet mogelijk om het tarief te differentiëren naar tijd en plaats, terwijl dit wel wenselijk is om de ambities uit de Nota Mobiliteit te halen.

Het tweede grote verschil met betalen per kilometer is dat accijnsverhoging leidt tot tanken over de grens door grote verschillen in brandstofprijzen, waardoor tankstations in de grensstreek minder omzet realiseren en de overheid accijnsinkomsten mist. Dit betekent kleinere positieve milieueffecten en een derving van belastinginkomsten voor de overheid³⁸. Met name door dit grenseffect vallen de totale welvaartsbatens voor Nederland in 2020 negatief uit met € 2,4 miljard per jaar³⁹.

In opdracht van het Platform is ook een variant onderzocht waarbij een accijnsverhoging van 6 eurocent per liter niet wordt aangewend voor het verlagen van de vaste autobelastingen, maar voor extra investeringen in nieuwe wegen. Deze accijnsverhoging zorgt voor € 7 miljard aan extra inkomsten in 10 jaar tijd. Deze variant leidt tot weinig verandering van het aantal gereden kilometers, maar wel tot een afname van de files door de aanleg van extra infrastructuur. Bij deze variant nemen de files op het hoofdwegennet af met 30% in 2020 ten opzichte van de situatie zonder prijsbeleid en de aanleg van extra infrastructuur. Op het onderliggende wegennet is de afname 5%⁴⁰. Deze variant leidt tot een lichte toename van het tanken over de grens. Er is sprake van extra inkomsten voor de overheid. Hiertegenover staan negatieve inkomenseffecten voor gezinnen en bedrijven⁴¹.

³⁵ Verkeerskundige effecten varianten ABvM, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 29 maart 2005, blz. 46, 49. Bijlage bij kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 10.

³⁶ Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer, CPB, juni 2005, blz. 75, 79.

³⁷ Verkeerskundige effecten varianten ABvM, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 29 maart 2005, blz. 52. Bijlage bij kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 10.

³⁸ Verkeerskundige effecten varianten ABvM, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 29 maart 2005, blz. 53. Bijlage bij kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 10.

³⁹ Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer, CPB, juni 2005, blz. 84.

⁴⁰ Verkeerskundige effecten varianten ABvM, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 29 maart 2005, blz. 54. Bijlage bij kamerstukken II, 2004-2005, 29644, nr. 10.

⁴¹ Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer, CPB, juni 2005, blz. 85.

Betalen per kilometer op snelwegen (variant 11)

Naar aanleiding van het coalitieakkoord van het kabinet Balkenende IV is - in aanvulling op de onderzoeken van het Platform - onderzocht wat de mogelijkheden zijn van een kilometerprijs die alleen op snelwegen wordt geheven⁴². Invoering van betaling per kilometer op alleen snelwegen is positief voor de welvaart van Nederland. Er treedt een aanzienlijke verbetering op van de bereikbaarheid⁴³. Een grote mate van variabilisatie leidt echter tot vrij hoge tarieven per kilometer op snelwegen en hiermee tot omrijdeffecten op onderliggende wegen (waar immers geen kilometerprijs geldt). De regering kiest ervoor om de kilometerprijs in een keer in te voeren in heel Nederland, omdat alleen hiermee de gewenste stelselherziening kan worden gerealiseerd.

1.3 Voorgeschiedenis

1.3.1 Eerdere initiatieven

Het is niet voor het eerst dat de regering prijsbeleid voor het wegverkeer wil invoeren. Sinds eind jaren tachtig van de vorige eeuw zijn er diverse initiatieven geweest. Het eerste initiatief volgde uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2)⁴⁴ waarin bereikbaarheidsdoelstellingen waren geformuleerd. Doordat lange tijd betaling per kilometer als technisch te complex en te kostbaar werd gezien, richtten de eerdere plannen zich vooral op de plaatsen en tijden waar ingrijpen noodzakelijk is. Er zou betaald moeten worden voor bij een passage van betaalpunten rondom de grote steden in de Randstad⁴⁵.

Overzicht eerdere initiatieven

- Rekening Rijden wordt voor het eerst genoemd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel a) uit 1988.
- In 1991 gaat de Tweede Kamer in principe akkoord met de invoering van tolheffing, in de vorm van 24 tolpleinen op de rijkswegen rondom de steden in de Randstad.
- Tussen 1991 en 1993 wordt een plan uitgewerkt voor de invoering van een Spitsvignet, een opslag op de Motorrijtuigenbelasting voor het rijden in de spits.
- In de periode 1994 – 2001 wordt gewerkt aan de invoering van rekening rijden in de vorm van tolpoorten op alle aan- en afvoerwegen van de vier grote steden in de Randstad. (Rekening rijden).
- Voor rekeningrijden is een wetsvoorstel voorbereid (Wet kilometerheffing) waarover de Raad van State heeft geadviseerd, maar dat nooit bij het parlement is ingediend.
- In het NVVP (2000) wordt de ambitie geuit om uiterlijk in 2006 de vaste overheidsheffingen om te zetten in een betaling per kilometer (kilometerheffing).

Rekeningrijden was het meest in het oog springende initiatief. In 1994 was er een kamermeerderheid voor de invoering van rekeningrijden om de files te verminderen. In september 1996 werd een plan gepresenteerd voor invoering van rekeningrijden rondom de vier grote steden in de Randstad als onderdeel van een samenhangend pakket aan maatregelen⁴⁶. Dit plan werd uitgewerkt in een wetsvoorstel, de Wet op het rekeningrijden⁴⁷. Gerekend werd met tarieven van vijf tot zeven gulden die de automobilisten vanaf 2001 zouden moeten gaan betalen bij het passeren van tolpoorten in de ochtendspits. In 1999 ontstond er veel maatschappelijke weerstand tegen deze plannen. Uiteindelijk

⁴² Kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 1, blz. 3.

⁴³ Starten met de kilometerprijs, overzicht van voorbereidend onderzoek bij het kabinetsbesluit over de kilometerprijs, december 2007, blz. 67. Bijlage bij kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 2.

⁴⁴ Kamerstukken II, 1988-1989, 20922, nrs. 1-2, blz. 22, 23, 58, 59 (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel a).

⁴⁵ Kamerstukken II, 1990-1991, 20922, nr. 114, blz. 49 (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel e).

⁴⁶ Kamerstukken II, 1996-1997, 25022, nr. 1, blz. 18.

⁴⁷ Kamerstukken II, 1997-1998, 25816, nr. 3.

werd besloten niet over te gaan tot het plaatsen van de tolpoorten, maar om te zoeken naar een systeem van betalen per kilometer.

Vervolgens kwam het kabinet Kok II met het plan om de kilometerheffing in de te voeren. Dat heeft in 2002 geleid tot de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm) waarin onder meer heffing van "mobiliteitstarieven" mogelijk werd gemaakt⁴⁸. Er werden drie mobiliteitstarieven geïntroduceerd: (i) het expresbaantarief, dat op bepaalde uren kan worden geheven op bepaalde wegvakken, (ii) het toltarief, dat op nieuw aan te leggen infrastructuur kan worden geheven ter financiering van die infrastructuur en (iii) de kilometerheffing (in de Wbm: kilometertarief). Het kilometertarief behoefde nog bij wet juridische uitwerking. Daarom is in 2001-2002 een wetsvoorstel "Wet kilometerheffing" voorbereid en voor advies aan de Raad van State voorgelegd. Dit voorstel is nooit bij de Tweede Kamer ingediend, door gebrek aan politiek draagvlak en een kritisch advies van de Raad van State. In 2006 heeft het kabinet Balkenende IV – vooruitlopend op het voorliggende wetsvoorstel - een voorstel tot wijziging van de Wbm bij de Tweede Kamer ingediend. Voor een verdere toelichting op de Wbm en de samenhang met dit wetsvoorstel wordt verwezen naar paragraaf 2.8.

1.3.2 Anders Betalen voor Mobiliteit

Platform Anders Betalen voor Mobiliteit (2005)

Gebrek aan maatschappelijk en politiek draagvlak was in het verleden de belangrijkste reden waardoor plannen voor beprijzing niet doorgingen. Naar aanleiding van deel I van de Nota Mobiliteit⁴⁹ (het beleidsvoornemen uit 2004) zijn personen van verschillende maatschappelijke organisaties, provincies en gemeenten uitgenodigd om op persoonlijke titel deel te nemen aan het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. Het Platform heeft diverse onderzoeken laten uitvoeren naar de effecten van verschillende vormen van beprijzen (zie paragraaf 1.2.2). In mei 2005 kwam het Platform met een rapport over een vorm van anders betalen voor het gebruik van de weg die bijdraagt aan de bereikbaarheidsdoelstelling van de Nota Mobiliteit en die tegelijkertijd op draagvlak kan rekenen⁵⁰. Het Platform adviseerde de invoering van een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken en het naar rato afbouwen van de vaste lasten. Om vooruitlopend op de kilometerprijs voortvarend "notoire knelpunten" in de infrastructuur op te kunnen lossen spreekt het advies ook van de snelle invoering van een "versnellingsprijs". Deze is uitgewerkt in een wijziging van de Wbm (zie paragraaf 2.8).

Nota Mobiliteit (2006)

Het kabinet heeft het advies van het Platform als uitgangspunt genomen voor de verdere uitwerking van beprijzen in de Nota Mobiliteit. In de PKB van de Nota Mobiliteit is vastgelegd dat de kilometerprijs wordt ingevoerd onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de MRB en BPM. De ambities uit de Nota Mobiliteit op het gebied van "anders betalen voor mobiliteit" zijn reeds toegelicht in paragraaf 1.2.1. Daar staan de voorwaarden die in de Nota Mobiliteit aan de invoering van de kilometerprijs zijn gesteld. Op 21 februari 2006 is de PKB van de Nota Mobiliteit in werking getreden.

Werkprogramma "Anders Betalen voor Mobiliteit" (2006)

Het werkprogramma "Anders Betalen voor Mobiliteit"⁵¹ gaat in op de uitvoering van de Nota Mobiliteit wat betreft het beprijzen van het wegverkeer. Eén van de voorwaarden die in de Nota Mobiliteit aan de invoering van de kilometerprijs is gesteld is de betaalbaarheid van het systeem en de exploitatie daarvan. Om meer inzicht te krijgen in de kosten van de kilometerprijs, is in september 2006

⁴⁸ Kamerstukken II, 2000-2001, 27552, nr. 1, 2 en 3.

⁴⁹ Nota Mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid (beleidsvoornemen). 30 september 2004 (Kamerstukken II, 29644, nr. 6)

⁵⁰ Advies Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. 2005 (Kamerstukken II, 29644, nr. 10)

⁵¹ Werkprogramma 'Anders Betalen voor Mobiliteit'. Brief aan Tweede Kamer, 8 maart 2006 (Kamerstukken II, 29644, nr. 62)

de Kostenmonitor kilometerprijs opgesteld⁵². De Kostenmonitor is gebaseerd op een consultatie van deskundige marktpartijen. Deze partijen gaven aan dat voor een systeem dat landelijk dekkend is, het gebruik van satelliettechnologie het meest geschikt is om het gebruik van motorrijtuigen naar tijd en plaats te registreren. Bij deze marktconsultatie gaven marktpartijen diverse ramingen af, waarbij sprake was van een eenmalige investering van € 2,1 tot 2,7 miljard en jaarlijkse systeem en inningskosten van € 0,4 tot 0,9 miljard per jaar. De kosten voor de voertuigapparatuur zijn daarbij in hoge mate bepalend voor de totale investeringen. In de Kostenmonitor is tevens aangegeven dat ten opzichte van eerdere ramingen de kosten omlaag gingen. De verwachting is dat deze kosten nog verder omlaag kunnen, maar dat dit afhankelijk is van onder andere de marktordering en de technologische ontwikkelingen. Ter voorbereiding op de beleidskeuzes voor de verdere invulling van de kilometerprijs, is begin 2006 gestart met gezamenlijk feitenonderzoek ("Joint Fact Finding", afgekort JFF). Samen met diverse maatschappelijke partijen en overheden zijn studies uitgevoerd naar de effecten van verschillende varianten van de kilometerprijs, de mogelijkheden van omzetting van de vaste belastingen naar de kilometerprijs, de organisatie van de kilometerprijs en de voor- en nadelen van verschillende manieren om de kilometerprijs gefaseerd te in te voeren⁵³.

Coalitieakkoord (februari 2007) en Beleidsprogramma kabinet Balkenende IV (juni 2007)

Het kabinet Balkende IV heeft in zijn coalitieakkoord "Samen Werken, Samen Leven"⁵⁴ de ambitie neergelegd om in deze kabinetsperiode – eventueel gefaseerd – een systeem van kilometerbeprijzing in te voeren. Dat betekent een versnelling van de ambitie uit de Nota Mobiliteit, waarin sprake is van de invoering van de kilometerprijs in 2012. Het coalitieakkoord is uitgewerkt in het beleidsprogramma 2007-2011⁵⁵. Hierin bevestigt het kabinet de gefaseerde aanpak: "Gezien de ernst van de fileproblematiek en de in het coalitieakkoord opgenomen randvoorwaarden wordt deze kabinetsperiode een eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap genomen op het gebied van een - binnen het eindbeeld passende - kilometerbeprijzing. Parallel hieraan en onlosmakelijk hiermee verbonden wordt het eindbeeld uitgewerkt binnen de in het coalitieakkoord opgenomen randvoorwaarden."

Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 30 november 2007

Na het coalitieakkoord zijn de mogelijkheden onderzocht van een stapsgewijze invoering van de kilometerprijs ter vervanging van het merendeel van de huidige vaste autobelastingen. Daarbij is gekeken naar stappen die al in de kabinetsperiode 2007 – 2011 zorgen voor een onomkeerbare en betekenisvolle start met de kilometerprijs⁵⁶. Uit het onderzoek bleek dat de kilometerprijs op alle wegen en voor alle weggebruikers niet in deze kabinetsperiode ingevoerd kan worden.

Naar aanleiding hiervan heeft het kabinet bij brief van 30 november 2007 aan de Tweede Kamer laten weten dat de kilometerprijs in heel Nederland stapsgewijs wordt ingevoerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van een inningssysteem dat werkt op basis van de modernste satelliettechniek⁵⁷. De kilometerprijs wordt gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Besloten is te starten met het vrachtverkeer in 2011⁵⁸. Een jaar later wordt begonnen met personenauto's met als doel om in 2016 het systeem volledig ingevoerd te hebben. Op weg naar de invoering van de kilometerprijs zullen al vanaf 2008, onder andere in de Noordvleugel van de Randstad, mobiliteitsprojecten worden uitgevoerd. Doel is de techniek te testen, inzicht te krijgen in gedragseffecten en de bereikbaarheid te verbeteren.

⁵² Kostenmonitor kilometerprijs. Anders Betalen voor Mobiliteit. September 2006 (Kamerstukken II, 30563, nr. 2)

⁵³ Notitie Joint Fact Finding. Stand van zaken en bevindingen Brede Samenwerkingsgroep Anders Betalen voor Mobiliteit, maart 2007 (Kamerstukken II, 31305 nr. 1)

⁵⁴ Coalitieakkoord tussen de Tweede Kamerfracties van CDA, PvdA en ChristenUnie "Samen Werken Samen Leven", 7 februari 2007 (Kamerstukken II, 30891, nr. 4)

⁵⁵ Beleidsprogramma Kabinet Balkenende IV, "Samen Werken, Samen Leven", 14 juni 2007 (Kamerstukken II, 31070, nr. 1)

⁵⁶ Starten met de kilometerprijs. Overzicht van voorbereidend onderzoek bij het kabinetsbesluit over de kilometerprijs, december 2007 (Kamerstukken II, 31305, nr. 2)

⁵⁷ Kamerstukken II 2007-2008, 31305, nr. 1, blz 1.

⁵⁸ Dit vereist dat het mogelijk is een versnelling aan te brengen in de wetgevings- en aanbestedingstrajecten ten opzichte van het kritische tijdspad dat uitkomt op 2012.

Brief van de staatssecretaris van Financiën van 30 mei 2008

In brief van 30 november 2007 is onder meer een plan toegezegd die ingaat op de fiscale aspecten van het nieuwe stelsel, met name de omzetting van de huidige vaste belastingen naar de kilometerprijs. In de brief van de staatssecretaris van Financiën van 30 mei 2008 wordt dit plan uit de doeken gedaan. De brief geeft de kaders voor de invoering van de kilometerprijs. In de eerste plaats gaat de brief in op de afschaffing van de MRB en de BZM, de omzetting van de BPM, rekening houdend met de effecten hiervan op de milieuprestatie van het wagenpark, de overheidsfinanciën, de effecten voor vlooteigenaren, etc. Daarnaast wordt een oplossingsrichting geschetst voor de provinciale opcenten, die momenteel tezamen met de MRB worden geïnd. De brief van 30 mei kan overigens niet los worden gezien van de brief van de staatssecretaris van Financiën over de verdere vergroening het belastingstelsel voor motorrijtuigen.⁵⁹ In bovenstaande brief van 30 november 2007 was immers aangekondigd dat bij de vaststelling van de tarieven voor de kilometerprijs zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij de (op het moment van het van toepassing worden van de kilometerprijs) bestaande milieudifferentiaties in de MRB en de BPM.

1.4 Internationale ontwikkelingen

1.4.1 Inleiding

Nederland is niet het enige land waar beprijzing aan de orde is. Zowel binnen als buiten de Europese Unie hebben diverse landen een vorm van "betalen naar gebruik" voor het wegvervoer ingevoerd. Ook zijn er landen die plannen voor invoering hebben of experimenteren in de praktijk. De initiatieven in het buitenland beogen veelal de financiering van de aanleg of de exploitatie van infrastructuur. De laatste jaren kiezen landen en steden ook vormen van beprijzing om een goede doorstroming te bevorderen of de milieukwaliteit te verbeteren. Ook in het Europese vervoersbeleid is aandacht voor prijsbeleid. Er zijn daarbij diverse Europese richtlijnen die van invloed zijn op de wijze waarop de kilometerprijs kan worden vormgegeven.

Van de ervaringen die de onderscheidene landen met beprijzing hebben opgedaan, wordt ook in Nederland geleerd. Veelvuldig vindt overleg plaats met die landen waar de systemen reeds zijn ingevoerd en ook goed werken. Voorts wordt samengewerkt en afgestemd met die landen die, net als Nederland, (kilometer)beprijzing ook op grotere schaal willen introduceren. ⁶⁰ Diverse Europese lidstaten, zoals België, Frankrijk, Zweden en Groot-Brittannië, hebben concrete belangstelling getoond voor de ontwikkelingen van de kilometerprijs in Nederland.

1.4.2 Het prijsbeleid van de Europese Unie

Het Europese kader

In het witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" uit 2001⁶⁰ is het Europese beleidskader voor transport vastgelegd. Het succes ervan is inmiddels onderzocht. In juni 2006 publiceerde de Europese Commissie de evaluatie van het Witboek Vervoer⁶¹.

De Europese Commissie geeft aan dat verdere groei van het wegvervoer onvermijdelijk is en dat een grootschalige verschuiving naar spoor en water niet reëel is. In het Europese vervoersbeleid wordt de nadruk gelegd op het verminderen van de negatieve externe effecten van alle modaliteiten. Met

⁵⁹ PM bron.

⁶⁰ Witboek. Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen. Commissie van de Europese Gemeenschappen. Brussel, 2001.

⁶¹ Tussentijdse evaluatie van het witboek Vervoer van 2001. Europa duurzaam in beweging. Duurzame mobiliteit voor ons continent. Commissie van de Europese Gemeenschappen. Brussel, 2006.

betrekking tot de Europese infrastructuur signaleert de Commissie twee problemen. Zij stelt dat congestie en vervuiling de economische groei en kwaliteit van het leefmilieu bedreigen. De Europese Commissie is daarom van mening dat prijsbeleid en een beter gebruik van de weg (benutten) oplossingen kunnen bieden. Het Europese vervoersbeleid beoogt een geleidelijke invoering van heffingen op het gebruik van infrastructuurvoorzieningen op basis van de principes "de gebruiker betaalt" en "de vervuiler betaalt". Daarnaast blijft de aanleg van infrastructuur noodzakelijk om knelpunten op te lossen⁶².

Het inningssysteem van de kilometerprijs werkt op basis van een communicatietechniek, zoals GSM, en satelliettechniek of een daaraan gelijkwaardige technologie. Op termijn zou het Galileo-systeem hiervoor kunnen worden benut. Dit is echter geen vereiste voor de invoering van de kilometerprijs.

Ten aanzien van het Europeesrechtelijk kader valt de invoering van de kilometerprijs onder twee specifieke richtlijnen: de Eurovignetrichtlijn⁶³ en de Interoperabiliteitsrichtlijn. Daarnaast zijn uiteraard de algemene bepalingen en beginselen van het EG-Verdrag van toepassing. Vooral de beginselen inzake het vrije verkeer van goederen (artikel 28 EG-Verdrag) en het vrije verkeer van diensten (artikel 49 EG-Verdrag) zijn voor de kilometerprijs relevant. Deze bepalingen zijn vooral van belang bij de nationale bepalingen over buitenlandse kentekens. Dit wordt in paragraaf 3.3 verder toegelicht. Verder geldt dat belastingmaatregelen - als gevolg van het subsidiariteitsbeginsel - worden overgelaten aan de lidstaten, zolang deze maatregelen niet in strijd zijn met het EG-recht. Tenslotte geldt, dat voor zover de invoering van de kilometerprijs de verwerving van diensten of systemen betreft, de Staat is gebonden aan de kaders uit het Europees aanbestedingsrecht (de Europese aanbestedingsrichtlijnen⁶⁴ alsook de nationale uitwerking daarvan).

Eurovignetrichtlijn

Op 9 juni 2006 is de herziene Eurovignetrichtlijn⁶⁵ in werking getreden. Deze richtlijn vormt samen met de reeds bestaande Eurovignetrichtlijn het kader voor lidstaten voor de invoering van een heffing (tol/vignet) voor het gebruik van de weg door voertuigen vanaf 3,5 ton. In de herziene richtlijn is tevens afgesproken dat de Commissie uiterlijk 10 juni 2008 met een algemeen toepasbaar, transparant en compleet model voor de vaststelling van alle externe kosten dient te komen, voor alle modaliteiten (zowel vracht- als personenvervoer). Dit kan als basis dienen voor de toekomstige berekening van infrastructuurheffingen in samenhang met een effectbeoordeling van de internalisering van de externe kosten voor alle vervoersmodaliteiten. Daar de nog te ontwikkelen methodiek mogelijk gevolgen heeft voor de vormgeving van de Nederlandse kilometerprijs, volgt de regering het onderzoek van de Commissie nauwgezet. De implicaties van de Eurovignetrichtlijn komen in paragraaf 3.4.3 aan de orde.

Interoperabiliteitsrichtlijn

Doelstelling van de Interoperabiliteitsrichtlijn⁶⁶ is om de interoperabiliteit tussen systemen voor inning van heffingen voor het gebruik van het wegennet te waarborgen⁶⁷. Zo schrijft de richtlijn voor welke

⁶² Kamerstukken II 2006-2007, 21501-33, nr.107, blz. 7.

⁶³ Richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (PbEG L 187).

⁶⁴ Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten, PB EU L 134/1, 30 april 2004, zoals geïmplementeerd is in het Besluit aanbestedingen speciale sectoren (Besluit van 16 juli 2005, houdende regels betreffende de procedures voor het gunnen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten, 16-07-2005, Stb. 409), en Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten, PB L 134/114 van 30 april 2004 zoals geïmplementeerd is in het Besluit aanbestedingsregels voor overheidsopdrachten (Besluit van 16 juli 2005, houdende regels betreffende de procedures voor het gunnen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten, 16-07-2005, Stb. 408).

⁶⁵ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad, 17 juni 1999, gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad, 17 mei 2006.

⁶⁶ Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad, 29 april 2004.

technologieën gebruikt moeten worden. Deze richtlijn heeft zowel betrekking op het personen- als het vrachtverkeer. Gelet op de doelstelling wordt op grond van de richtlijn op termijn een Europese "elektronische tolheffingsdienst" in het leven geroepen, kortweg EETS⁶⁸ genoemd. Deze dienst wordt gedefinieerd door de Europese Commissie via het Comité Telepeage. Hiermee worden Europese standaarden en systeemvereisten vastgesteld voor technische, contractuele en procedurele interoperabiliteit.

Deze richtlijn heeft vooral directe gevolgen voor de keuze van technische voorzieningen die bijvoorbeeld voor de inning van de kilometerprijs nodig zijn. Ook legt zij de verplichting op de dienstverleners EETS-aanbieders en hun klanten met een voor EETS benodigde technische voorziening te accepteren. Bovendien kan op grond van de richtlijn worden bepaald welke grondslagen voor differentiatie gebruikt mogen worden. De richtlijn in zijn huidige vorm legt geen beperkingen op aan de differentiatie van de tarieven. Verder bevatten de Kaderrichtlijn en de Eurovignetrichtlijn enkele technische vereisten. In paragraaf 3.3.3 wordt daar verder op ingegaan.

1.4.3 Vormen van beprijzing in het buitenland

Tol

Wereldwijd is tol de meest voorkomende vorm van "betalen naar gebruik" voor het wegvervoer. Deze vorm wordt toegepast voor de financiering van de aanleg of exploitatie van wegen, bruggen en tunnels. Voorbeelden van landen met veel toltrajecten zijn Frankrijk, Italië, Noorwegen, Australië, Spanje en de Verenigde Staten⁶⁹.

Stedelijke heffingen

Voor de verbeteringen van de bereikbaarheid en het leefmilieu in steden overwegen wereldwijd verschillende steden de introductie van stedelijke heffingen voor het rijden in (delen van) steden. Op dit moment hebben onder andere Singapore (1975), Londen (2003), Stockholm (2007) en Milaan (2008) een stedelijke heffing ingevoerd. De uitvoeringsvorm verschilt steeds, afhankelijk van de lokale omstandigheden. Zo startte het bestuur van Londen in 2003 met de 'London Congestion Charge', met als voornaamste doel het verminderen van de congestie. Sinds de invoering betalen automobilisten een vast bedrag per dag (per 1 januari 2008: £ 8,00 = € 10,98) voor het verblijf in de stad. De invoering van de congestion charge heeft geleid tot een afname van files van ongeveer 30% en een afname van het verkeer dat de zone inrijdt van ongeveer 20%⁷⁰. Recent zijn de tarieven bovendien sterk gedifferentieerd naar milieuklasse van het voertuig. In navolging van Londen overwegen andere steden in het Verenigd Koninkrijk de invoering van een stedelijke heffing.

Kilometerprijzen voor vracht

Een aantal Europese landen heeft de afgelopen jaren "betalen naar gebruik" voor vracht ingevoerd op snelwegen. Het gaat dan om Zwitserland (2001), Oostenrijk (2004), Duitsland (2005) en Tsjechië (2007). Duitsland heeft in 2005 een kilometerheffing geïntroduceerd voor vrachtwagens op de hoofdwegen: de Lkw Maut. Vrachtwagens zwaarder dan 12 ton betalen op bepaalde autosnelwegen een tarief tussen de 10 en 15 eurocent per kilometer (2008), afhankelijk van de milieuklasse van het voertuig. Het belangrijkste doel van de maatregel is het genereren van financiële middelen voor investeringen in de infrastructuur. Vrachtwagens betalen de Lkw Maut aan de tolprovider (Toll Collect) via een voertuigapparaat gebaseerd op satelliettechniek (GPS). Incidentele gebruikers kunnen betalen via internet of één van de 3.500 inboekterminals.

⁶⁷ De richtlijn ziet op "elektronische tolheffingsystemen". "Elektronische tolheffingsystemen" is een verzamelnaam voor systemen die geïnstalleerd zijn voor financiering van het wegennet of voor de inning van heffingen voor gebruik daarvan.

⁶⁸ Afkorting voor European Electronic Tolling Service.

⁶⁹ De Westerscheldetunnel en de Kiltunnel zijn toltunnels in Nederland.

⁷⁰ Central London Congestion Charging. Impacts monitoring. Fifth Annual Report. Juli 2007. Blz. 37, 38.

1.4.4 Ontwikkelingen in diverse landen

Verenigd Koninkrijk

Net als in Nederland groeit in het Verenigd Koninkrijk de automobilititeit, hetgeen leidt tot hoge maatschappelijke kosten. In december 2006 verscheen op verzoek van de Britse regering een onderzoeksrapport (The Eddington Transport Study), dat ingaat op de wijze waarop het Verenigd Koninkrijk zijn transportbeleid het beste kan inrichten⁷¹. De invoering van prijsbeleid om de congestie te beperken is een belangrijke aanbeveling uit deze studie. De Britse regering heeft deze overgenomen en volgt in eerste instantie een strategie gericht op de introductie van stedelijke heffingen in navolging van Londen. Op 22 mei 2007 heeft de 'Secretary of State' voor transport een wetsvoorstel uitgebracht. Hiermee moeten de mogelijkheden voor lokale overheden worden verruimd om prijsbeleid te introduceren⁷². De Britse overheid overweegt op termijn een nationale vorm van beprijzen (in de vorm van een kilometerprijs) in te voeren als de stedelijke heffingen zich in de praktijk hebben bewezen.

Frankrijk

In navolging van onder andere Duitsland heeft Frankrijk eind 2007 besloten tot de invoering van een kilometerheffing voor het vrachtvervoer (boven de 3,5 ton) op alle nationale wegen met uitzondering van de tolwegen. De geraamde opbrengsten van deze heffing bedragen € 1 miljard per jaar. Voor de Franse wegvervoerbedrijven worden compenserende fiscale maatregelen genomen. In 2010 wordt in Frankrijk gestart met een experimenteel project in de Elzas, waarbij vrachtwagens tussen de 1,5 en 20 eurocent per as per kilometer gaan betalen. Voor het inningssysteem wordt gebruik gemaakt van satelliettechniek. In aanloop naar de kilometerprijs wisselen Nederland en Frankrijk kennis uit. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is om op het gebied technische specificaties aansluiting te vinden tussen het Nederlandse en Franse systeem.

België

De Vlaamse regering heeft in 2007 een standpunt ingenomen over de invoering van prijsbeleid. Vlaanderen is voorstander van de invoering van een kilometerprijs voor vracht. Om de concurrentiepositie van de transport- en logistieke sector te beschermen is Vlaanderen voorstander van een gelijktijdige invoering in de gehele Benelux. Voor personenauto's wordt ingezet op hervorming van de bestaande autofiscaliteit. Het Waals Gewest streeft op de korte termijn naar de introductie van een wegenvignet voor voertuigen onder de 12 ton. Op de langere termijn wordt de invoering van een kilometerprijs (met variabelisatie) voor vracht en daarna voor personenvervoer voorzien. In Benelux-verband vindt er informatie-uitwisseling plaats tussen Nederland, België en Luxemburg over de diverse beprijzingsinitiatieven.

Verenigde Staten

In de Verenigde Staten (Oregon⁷³ en Seattle⁷⁴) zijn proefprojecten uitgevoerd om de mogelijkheden voor de invoeringen van kilometerprijzen voor personenvervoer te onderzoeken. In de Verenigde Staten wordt deze vorm van beprijzen vooral gezien als een alternatieve inkomstenbron voor de dalende inkomsten uit belastingen op brandstof, waardoor minder geld beschikbaar is voor het onderhouden en moderniseren van wegen⁷⁵.

⁷¹ Eddington Transport Study. December 2006.

⁷² <http://www.dft.gov.uk/press/speechesstatements/statements/draftlocaltransportbill>

⁷³ Oregon's Mileage Fee Concept and Road User Fee Pilot Program. Final report. November 2007.

⁷⁴ Traffic Choices Study. Summary Report. Puget Sound Regional Council. April 2008.

⁷⁵ In de VS worden veel investeringen in het transportsysteem betaald vanuit de accijnsinkomsten. Deze inkomsten hangen samen met het brandstofverbruik. In de VS daalt het brandstofverbruik door stijgende brandstofprijzen (mensen kiezen voor zuinigere auto's). In de toekomst zal het verbruik verder afnemen CO₂-beleid. Hierdoor ontstaat er behoefte aan een alternatieve inkomstenbron. Kilometerbeprijzing wordt gezien als een mogelijk instrument hiervoor.

2. DE ONDERDELEN VAN HET STELSEL IN SAMENHANG BESCHOUWD

2.1 Inleiding

Het wetsvoorstel bestaat uit een aantal basiselementen die tezamen de structuur van het nieuwe stelsel bepalen. Deze worden in dit hoofdstuk op hoofdlijnen toegelicht, zodat de samenhang duidelijk wordt. Achtereenvolgens wordt uiteengezet wie de kilometerprijs gaat betalen, hoe de kilometerprijs is opgebouwd, hoe de berekening en de inning plaatsvindt en hoe wordt toegezien op de verplichtingen uit het wetsvoorstel. Ook de organisatie van de inning wordt toegelicht. Tot slot wordt ingegaan op de wijze van omzetting van het huidige stelsel in het nieuwe en de samenhang met bestaande vormen van beprijzen. De hier beschreven elementen van het stelsel worden in detail uitgewerkt in de hoofdstukken 3 tot en met 7.

2.2 De betalingsplicht

De kilometerprijs wordt betaald voor het rijden met een motorrijtuig in Nederland⁷⁶. De betalingsplicht geldt voor alle kilometers die in Nederland zijn afgelegd, of deze nu op wegen worden gemaakt (al of niet openbaar) of van de weg af. De "houder" van het motorrijtuig is verantwoordelijk voor de betaling van de kilometerprijs. Voor motorrijtuigen met een Nederlands kenteken is dat primair de kentekenhouder. Voor motorrijtuigen met een in het buitenland geregistreerd kenteken is de houder degene die staat geregistreerd in het "Register buitenlandse kentekens" of anders degene die in Nederland het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft.

In bepaalde gevallen is de gebruiker van een motorrijtuig niet de kentekenhouder. Dat is bijvoorbeeld het geval bij autoverhuurbedrijven, leasemaatschappijen en werkgevers die aan hun klanten of werknemers een auto ter beschikking stellen. In dergelijke gevallen kunnen de kentekenhouder en degene aan wie het motorrijtuig feitelijk ter beschikking staat, de minister van Verkeer en Waterstaat gezamenlijk verzoeken om de feitelijke gebruiker als "houder" aan te wijzen. De gebruiker neemt dan de betalingsplicht van de kentekenhouder over.

In beginsel moet voor alle motorrijtuigen worden betaald. De betalingsplicht geldt ook voor motorrijtuigen van niet-Nederlandse ingezetenen en van in Nederland gevestigde bedrijven die beschikken over een motorrijtuig met een in het buitenland geregistreerd kenteken. Bepaalde categorieën motorrijtuigen zijn echter van betaling vrijgesteld of kunnen een ontheffing van de betalingsplicht krijgen. Dat geldt bijvoorbeeld voor motorrijtuigen van hulpdiensten. In paragraaf 3.2 worden de vrijstellingen en ontheffingen verder toegelicht.

2.3 Het basistarief en het spitstarief

De kilometerprijs bestaat uit twee soorten tarieven: het naar milieukeurmerken van het motorrijtuig gedifferentieerde basistarief en een naar tijd en plaats gedifferentieerde opslag op dit basistarief. Deze opslag wordt het spitstarief genoemd. Het basistarief wordt in dit wetsvoorstel vastgelegd. Voor het spitstarief wordt in het wetsvoorstel een bandbreedte gegeven waarbinnen bij algemene maatregel van bestuur voor de betreffende locaties en tijden een tarief wordt vastgesteld.

Het basistarief geldt in heel Nederland. Weggebruikers die in een relatief schone en zuinige auto rijden betalen een lager tarief dan meer vervuilende motorrijtuigen. De milieudifferentiatie is mede gebaseerd op de huidige categorie-indeling voor motorrijtuigen uit de Wet MRB 1994⁷⁷ en de Eurovignetrichtlijn.

⁷⁶ De kilometerprijs is alleen verschuldigd op Nederlands grondgebied in Europa en niet in West-Indië (Bonaire, Saba en St. Eustatius).

⁷⁷ In de huidige MRB wordt gedifferentieerd naar massa en brandstofsoort.

Het gaat om de volgende categorieën: personenauto's, bestelwagens particulier, bestelwagens ondernemer, autobussen, lichte vrachtwagens (3,5 tot 12 ton maximum toegestane massa) en zware vrachtwagens (vanaf 12 ton). Binnen elk van deze categorieën worden op basis van milieukeurmerken gedifferentieerde basistarieven vastgesteld. Zo wordt het gebruik van schonere motorrijtuigen bevorderd. De milieukeurmerken voor personenauto's in dit wetsvoorstel zijn: de brandstofsoort en het gewicht van het motorrijtuig. De milieukeurmerken voor autobussen en bestelwagens zijn: de brandstofsoort en het gewicht. De voor vrachtwagens gehanteerde milieukeurmerken bestaan uit het gewicht en de euroklasse. De eventuele milieumaatregelen die tot aan de invoering van de kilometerprijs via de MRB en BPM worden genomen, worden bij invoering van die kilometerprijs overgenomen in het basistarief van de kilometerprijs.

De regering verwacht dat door toepassing van de kilometerprijs weggebruikers bewust zullen kiezen welke ritten zij maken en voor welke wijze van vervoer zij kiezen⁷⁸. Dit geldt temeer als door een combinatie van afspraken en maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement zal blijken dat er voor automobilisten ruimere mogelijkheden zijn om de spits te mijden. De inmiddels in gang gezette mobiliteitsprojecten⁷⁹ en de resultaten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement zullen deze afspraken en maatregelen ook aanjagen. Door de toepassing van het spitstarief zal naar verwachting de automobiliteit op bepaalde tijden en plaatsen afnemen en daarmee de doorstroming in de spits verbeteren. Ook het aantal autokilometers zal afnemen ten opzichte van de situatie zonder kilometerprijs. Dit is gunstig voor het milieu en leidt tot een afname van de emissie van geluid en luchtverontreinigende stoffen⁸⁰. Bovendien draagt een afname van het aantal autokilometers bij aan het bereiken van de (inter)nationale de klimaatdoelstellingen⁸¹. Overigens zal bij de toepassing van het spitstarief sprake zijn van een voorzichtige ingroei, zowel bezien naar het aantal wegen/gebieden als naar de hoogte van het tarief. Het spitstarief wordt verder toegelicht in hoofdstuk 4.

Het wetsvoorstel maakt het mogelijk alle tarieven van de kilometerprijs voor de diverse categorieën motorrijtuigen zo nodig aan te passen. Verder is de mogelijkheid gecreëerd om in de toekomst de milieudifferentiatie van het basistarief aan te laten sluiten op de milieuproblematiek van dat moment (als aanvulling op specifieke milieumaatregelen). Zo kan het basistarief ook in de toekomst een bijdrage leveren aan zo duurzaam mogelijk verkeer en vervoer.

2.4 De organisatie van de inning

2.4.1 Kenmerken van de organisatie

Organisatiemodel

In de brief van 30 november 2007 is opgenomen dat de kilometerprijs wordt vormgegeven als een bestemmingsheffing met een publiekrechtelijke grondslag. Dit betekent dat er een directe relatie wordt gelegd tussen de opbrengsten van de kilometerprijs en de uitgaven aan infrastructuur. In het wetsvoorstel is dan ook opgenomen dat de netto opbrengst van de kilometerprijs ten goede komt aan het Infrastructuurfonds. Als belastbaar feit is gekozen voor het rijden met een motorvoertuig in Nederland. Dit is uitgewerkt in artikel 1.2 van het wetsvoorstel.

De organisatie van de inning van de kilometerprijs kent vijf pijlers: (i) de registratie van de verreden kilometers, (ii) de verzending van de gebruiksgegevens van het motorrijtuig, (iii) de berekening van het

⁷⁸ Beprijzen van het wegverkeer – De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en economie, Ruimtelijk Planbureau, 10 september 2007, blz. 13, 14.

⁷⁹ Kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 53

⁸⁰ Ibid. Uit dit rapport blijkt dat de invoering van de kilometerprijs slechts een gering effect heeft op de uitstoot per kilometer. Er is wel sprake van een volume-effect: door de afname van het aantal voertuigkilometers is er sprake van een positief effect op het milieu in dezelfde orde als de reductie van het aantal voertuigkilometers.

⁸¹ Ibid. Als gevolg van de invoering van de kilometerprijs neemt de uitstoot van CO₂ uit wegverkeer naar verwachting met 19% af ten opzichte van de referentiesituatie.

te betalen bedrag, (iv) de inning van dat bedrag bij de houder (ofwel de betaling) en (v) het toezicht op en de handhaving van de regels voor de inning en betaling. Voor uitvoering van de kilometerprijs is het Rijk verantwoordelijk; het is aan het Rijk om de hoogten van de tarieven vast te stellen gelet op geformuleerde bereikbaarheids- en milieudoelstellingen en de voeding van het Infrastructuurfonds. Binnen dit kader kunnen op grond van dit wetsvoorstel private dienstverleners diverse taken van de uitvoering van de kilometerprijs op zich nemen, waarbij zij ook aanvullende diensten aan de houder kunnen leveren. De regering wil zo een markt realiseren met meerdere private dienstverleners. Door zo blijvende concurrentie mogelijk te maken kunnen de kosten van het systeem voor de kilometerprijs in de hand worden gehouden. Private partijen worden met dit wetsvoorstel uitgedaagd deze markt te realiseren. Dit het hoofdspoor. Omdat de verantwoordelijkheid voor een tijdige invoering bij het Rijk ligt, wordt ook gewerkt aan een 'garantiespoor'. Het gaat hier om een terugvaloptie waarbij een onder publieke regie functionerend inningbureau wordt gecreëerd. Met dit twee sporenbeleid is de invoering van de kilometerprijs die wordt voor vrachtvervoer wordt voorzien in 2011, gegarandeerd. Deze basisorganisatie kan alle vijf genoemde pijlers voor haar rekening nemen. Afhankelijk van de totstandkoming van de markt zal de capaciteit van de basisorganisatie groter of kleiner zijn. De verwachting is dat de markt zich eerst op de eerste twee pijlers zal richten en zich van daaruit verder zal ontwikkelen.⁸²

Registratievoorziening

Alle motorrijtuigen die onder de Wet kilometerprijs vallen (behoudens categorieën motorrijtuigen die van betaling zijn ontheven of vrijgesteld), moeten worden uitgerust met een zogeheten "registratievoorziening", waarmee het gebruik van een motorrijtuig wordt geregistreerd. Aan de hand hiervan kan de door de houder te betalen kilometerprijs worden berekend. Indien een houder gebruik maakt van een private dienstverlener, kan de dienstverlening eruit bestaan dat deze de registratievoorziening levert en ervoor zorgt dat de gegevens in geaggregeerde vorm (dat wil zeggen: ontdaan van alle verplaatsingsgegevens) aan het inningsbureau ter beschikking worden gesteld dat het verschuldigde bedrag factureert en int. Indien een houder niet kiest voor een private dienstverlener, zal hij zijn motorrijtuig moeten uitrusten met een gecertificeerde registratievoorziening die de gebruiksgegevens direct in geaggregeerde vorm doorzendt aan het inningsbureau.

Door de toepassing van verschillende controletechnieken wordt nagegaan of aan alle wettelijk vereisten is voldaan en of het daadwerkelijke rijgedrag overeenkomt met de informatie zoals deze door de registratievoorziening is geregistreerd en verzonden. Het toezicht op de uitvoering van de wet en de handhaving ervan blijft altijd een publieke taak.

2.4.2 De uitvoering van de kilometerprijs

Indien een houder ervoor kiest gebruik te maken van privaat aangeboden diensten kan deze dienst onder meer bestaan uit de levering van een registratievoorziening die is ingericht om de verplaatsingsgegevens niet te aggregeren, maar die deze gegevens naar de dienstverlener stuurt. Deze berekent vervolgens het geregistreerde gebruik en zendt de geaggregeerde gegevens (ontdaan van de verplaatsingsgegevens) door naar het inningsbureau dat onder regie van het Rijk opereert. De beschikbaarstelling van de gegevens aan het inningsbureau wordt hier door de dienstverleners namens de houder gedaan. Het inningsbureau is vervolgens verantwoordelijk voor de facturering en inning van de kilometerprijs. Private dienstverleners worden op grond van het wetsvoorstel geacht desgewenst de geregistreerde en geaggregeerde gegevens aan de houder te verstrekken, zodat deze inzicht heeft in zijn rijgedrag. Private dienstverleners kunnen aan houders ook andere diensten leveren, zoals de inbouw en het onderhoud van een registratievoorziening of 'en route' verkeersinformatie. Overigens zullen ook registratievoorzieningen door bedrijven op de markt kunnen worden gebracht die geen extra diensten leveren. In figuur 2.1 staat de organisatie met private dienstverleners schematisch

⁸² Zie ook de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 27 juni 2008 van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende 'Anders Betalen voor Mobiliteit/partieel uitvoeringsbesluit, n.a.v. implementatieplan kilometerprijsstelsel'.

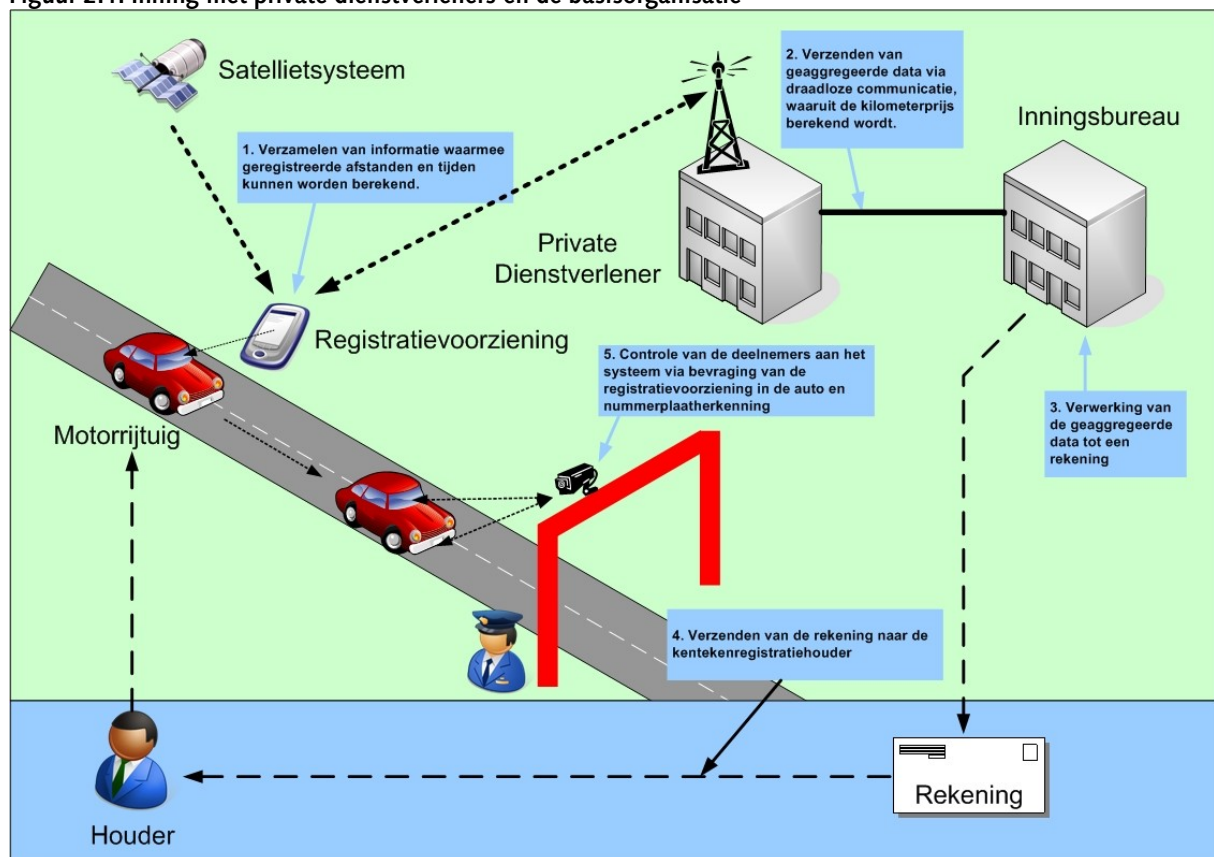
weergegeven. Het toezicht en de handhaving vinden door de overheid plaats. Op grond van het wetsvoorstel worden eisen gesteld aan de registratievoorzieningen en aan de private dienstverleners. De Minister van Verkeer en Waterstaat ziet toe op naleving van die eisen.

De houder van een motorrijtuig heeft de keuze of hij wel of niet gebruik maakt van de diensten van private dienstverleners. Mogelijk gevolg van de keuze voor een private dienstverlener is dat hij zijn persoons- en verplaatsingsgegevens aan deze dienstverlener ter beschikking stelt. Dit heeft gevolgen voor de privacy van de houder. Gelet op de regelgeving ter bescherming van de persoonsgegevens, kan alleen na uitdrukkelijke toestemming van de houder commercieel gebruik worden gemaakt van persoonsgegevens en gebruiksgegevens van een motorrijtuig. Is een houder daartoe niet bereid, dan moet hij kunnen kiezen voor directe aangifte bij een inningsorganisatie die geen (commercieel) gebruik maakt van dergelijke gegevens.

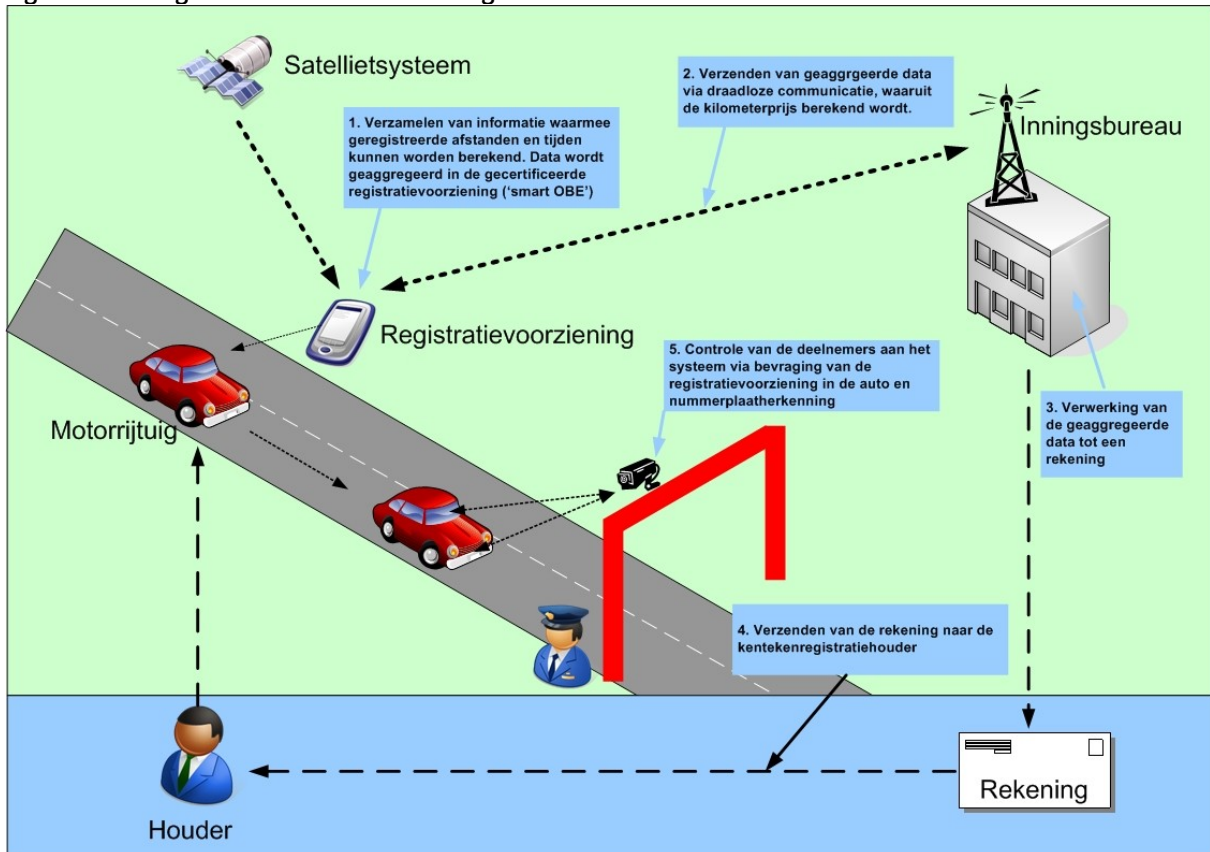
In paragraaf 3.4 wordt verder op privacybescherming ingegaan.

Indien een houder ervoor kiest om geen gebruik te maken private dienstverleners, zal hij zijn motorrijtuig moeten uitrusten met een registratievoorziening die aan de hand van de verplaatsing het gebruik van het motorrijtuig registreert en deze in geaggregeerde vorm (dat wil zeggen ontgaan van verplaatsingsgegevens) doorzendt naar het publieke inningsbureau. In figuur 2.2 staat deze organisatie van de inning schematisch weergegeven. De houder van het motorrijtuig is verplicht ervoor te zorgen dat de registratievoorziening in het motorrijtuig is aangebracht en dat deze goed werkt.

Figuur 2.1: Inning met private dienstverleners en de basisorganisatie



Figuur 2.2 Inning door uitsluitend de basisorganisatie



2.4.3 Marktwerking, publiek garantiespoor

Om te komen tot een keuze van een organisatiemodel is in 2007 een Publiek Private Comparator (PPC) uitgevoerd. Hierop is, mede op basis van voortschrijdend inzicht, in 2008 een actualisatie uitgevoerd, waarbij de sterke en zwakke punten van deze verschillende organisatiemodellen zijn onderzocht, waarbij ook volledige privatisering ('MSP end-to-end') is bekeken.⁸³ In dat kader zijn de kosten, de mogelijkheden tot tijdige invoering, de beheersbaarheid en de duurzaamheid geanalyseerd. Gezocht is naar een evenwicht tussen enerzijds de wens om via concurrentie tijdens de exploitatie van het systeem te zorgen voor continue kostenverlaging en anderzijds de gewenste zekerheid om in 2011 te kunnen starten met het innen van de kilometerprijs voor de eerste groep voertuigen. Onderdeel van dit onderzoek was een kwantitatieve doorrekening van de verschillende modellen zodat inzichtelijk is in welke mate de keuze voor een model doorwerkt op de uiteindelijke kosten van het systeem. Voor die modellen waarvoor het relevant was is ook gekeken naar het effect van het ontstaan van aanvullende diensten op de te verwachten kosten.

Mede op basis van dit onderzoek is er op dit moment nog niet voor gekozen de inningorganisatie geheel uit het publieke domein te halen en de eindverantwoordelijkheid in private handen te leggen. Op dit moment kan nog niet de garantie worden gegeven op welk moment de markt in staat is een volledig werkende inningsorganisatie neer te zetten waarbij er sprake is van blijvende concurrentie. Wat betreft de tijdigheid verzekeren marktpartijen dat een start in 2011 mogelijk is. Het is echter onverantwoord om zonder garantie op tijdige levering van start te gaan en tegelijkertijd wel vast te houden aan de gewenste invoeringsdatum voor vrachtovervoer in 2011. Daarom wordt, zoals hierboven toegelicht, in het wetsvoorstel dat ter consultatie wordt voorgelegd een basisorganisatie opgenomen die werkt onder verantwoordelijkheid van het Rijk

⁸³ PM bron.

(i.c. de Minister van Verkeer en Waterstaat). De realisatie van het inningsbureau maakt daar onderdeel van uit. Deze basisorganisatie neemt de inning voor zijn rekening als private systemen uitblijven of uitvallen in combinatie met gecertificeerde registratievoorzieningen. De basisorganisatie geldt als garantiespoor, voor het geval dat het hoofdspoor – volledig MSP - onvoldoende tijdig of met te weinig concurrentie van de grond komt. Afhankelijk van de ontwikkeling van de markt zal de omvang van dit basissysteem worden aangepast. Dit systeem wordt onder publieke regie geplaatst zodat het Rijk grip heeft op het tempo van de ontwikkeling van dit extra systeem en kan sturen op tijdige oplevering. Ook kan opdracht worden gegeven om taken niet meer publiek uit te voeren als de markt deze taken voldoende aanbiedt.

Paragraaf 3.4 gaat verder in op de registratievoorziening. In hoofdstuk 5 wordt de organisatie van de uitvoering van deze wet verder toegelicht. In paragraaf 5.1.2 wordt nader ingegaan op de synergie tussen overheid en markt.

2.5 Toezicht en handhaving

Het welslagen van de kilometerprijs en de daadwerkelijke ontvangst van de betalingen hangt af van de mate van naleving van de in het wetsvoorstel opgenomen verplichtingen. Deze verplichtingen betreffen vooral de uitrusting van het motorrijtuig met registratievoorziening, het gebruik daarvan en de betaling van de kilometerprijs. Speciaal daartoe aangewezen personen zien toe op de naleving.

Naleving is niet vanzelfsprekend omdat ontduiking van het systeem financieel voordeel kan opleveren voor de weggebruiker. De prikkel om de betaling te ontduiken is sterker op plaatsen en tijden waar het spitstarief geldt. Een adequaat systeem van toezicht en handhaving is wezenlijk om te voorkomen dat houders van een motorrijtuig de betaling van de kilometerprijs geheel of ten dele kunnen ontduiken. Een fraudegevoelig systeem zou niet alleen de Staat financiële schade kunnen berokkenen, maar vooral ook ten koste kunnen gaan van het maatschappelijk draagvlak voor de kilometerprijs. Bovendien zou fraude de beoogde mobiliteitseffecten deels te niet kunnen doen.

Het toezicht bestaat vooral uit administratieve controles en fysieke inspecties van motorrijtuigen. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van een landelijk dekkend detectiesysteem met mobiele en vaste toezichtapparatuur. In hoofdstuk 7 wordt het toezicht en de handhaving verder toegelicht.

2.6 De omzetting van belastingen

2.6.1 Het huidige stelsel

Zoals in het vorige hoofdstuk staat aangegeven, bestaan de huidige vaste autobelastingen uit de belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM), de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de belasting zware motorvoertuigen (BZM). De BPM wordt éénmalig betaald voor de eerste registratie van een motorrijtuig of de aanvang van het gebruik van de weg in Nederland. De MRB wordt periodiek betaald door personen die een personenauto, bestelauto, motor of vrachtauto op hun naam hebben staan. Met de MRB worden ook de provinciale opcenten geïnd. De provincies kunnen – binnen bandbreedtes – zelf de hoogte van de opcenten vaststellen. De omvang van de provinciale opcenten is € 1,2 miljard in 2007⁸⁴. De BZM staat ook bekend als het Eurovignet en is gebaseerd op een verdrag tussen Nederland, België, Luxemburg, Zweden en Denemarken. Deze belasting is verschuldigd voor zware vrachtwagens die gebruik maken van de autosnelweg en die uitsluitend zijn bestemd voor goederenvervoer over de weg.

⁸⁴ Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden n.a.v. begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (bijlage bij antwoord op vraag 24). Kamerstukken II, 2007-2008, 31200 XII, nr. 17.

In het huidige stelsel betalen de houders van motorrijtuigen ongeveer € 7,7 miljard aan vaste autobelastingen (peiljaar 2007)⁸⁵. Op 1 januari 2007 waren er 7.230.000 personenauto's, 568.000 motorfietsen, 146.000 vrachtwagens⁸⁶ en 849.000 bestelwagens geregistreerd⁸⁷.

2.6.2 Belangrijkste uitgangspunten

Lastenneutraliteit

Zoals in hoofdstuk 1 staat vermeld, dient de overgang van het huidige stelsel naar het stelsel met de kilometerprijs lastenneutraal plaats te vinden. Met de invoering van een kilometerprijs wordt de BPM en de MRB afgeschaft, waarbij het wegverkeer in totaliteit niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het Infrastructuurfonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds. De raming voor het Infrastructuurfonds is meerjarig vastgelegd en impliceert een jaarlijkse (reële) autonome groei van het Infrastructuurfonds van 2,8%.

De lastenneutraliteit leidt ertoe dat bij de invoering van de kilometerprijs gezamenlijk niet meer en ook niet minder wordt betaald voor mobiliteit. Dit laat onverlet dat veelrijders meer gaan betalen en weggebruikers die weinig rijden minder. Iemand die een gemiddelde hoeveelheid kilometers rijdt, betaalt in de nieuwe situatie ongeveer evenveel als op het moment van invoering. De lastenneutraliteit geldt op het moment dat het stelsel in werking treedt: voor vrachtauto's in 2011, voor personenauto's in 2012.

Aansluiten bij huidige voertuigsoorten

In het nieuwe stelsel wordt het huidige onderscheid naar voertuigsoort op grond van de Wet MRB 1994 en de Wet BPM 1992 overgenomen. Dit betekent dat personenauto's, bestelwagens voor ondernemers, vrachtwagens en autobussen elk een eigen naar milieukeurmerken gedifferentieerd basistarief zullen kennen. Tot het moment van omzetting worden eventuele aanpassingen aan de MRB of BPM in dit wetsvoorstel meegenomen.

2.6.3 Gevolgen omzetting voor de huidige vaste belastingen

De weggebruikers betaalden in 2007 € 6,7 miljard aan vaste autobelastingen bestaande uit de MRB, BPM en BZM en € 1,2 miljard aan de provinciale opcenten op de MRB. Deze vaste belastingen worden, zoals in paragraaf 1.1.2 gemeld, bij de invoering van de kilometerprijs afgeschaft. Omdat de provinciale opcenten vervallen, wordt in overleg met het InterProvinciaal Overleg (IPO) gezocht naar een nieuwe financieringsbron, die nauw aansluit bij het provinciale takenpakket. Dit zal terugkomen in een onderzoek dat uiterlijk in 2010 zal zijn afgerond. De Staatssecretaris van Financiën heeft in zijn brief van 30 mei 2008 gesteld dat nu niet wordt vooruitlopen op dit onderzoek, met dien verstande dat thans al wel kan worden gezegd dat een eventuele nieuwe belasting niet zijn grondslag kan vinden in de automobility.

Gevolgen voor de motorrijtuigenbelasting (MRB)

Op dit moment is de MRB als houderschapsbelasting verschuldigd voor het bezit van een motorrijtuig, ongeacht het gebruik ervan. Daarom wordt de MRB voor alle categorieën afgeschaft, met uitzondering van motorfietsen en zware vrachtwagens. De MRB voor motorfietsen blijft gehandhaafd omdat het technisch/financieel op dit moment niet goed mogelijk is om voor motorfietsen een kilometerprijs te innen. De voor de kilometerprijs benodigde registratievoorziening kan niet tegen acceptabele kosten

⁸⁵ Gerealiseerde ontvangsten op kasbasis in 2007 uit de Voorlopige Rekening 2007. Kamerstukken II, 2007-2008, 31351, nr. 1.

⁸⁶ Inclusief motorvoertuigen ingericht voor het trekken van opleggers.

⁸⁷ Afgerond op duizendtallen. Centraal Bureau voor de Statistiek. StatLine. 2 januari 2008.

worden ingebouwd. Dit betekent dat motorfietsen voorlopig van de kilometerprijs worden vrijgesteld (zie verder paragraaf 3.2.2). Voor vrachtwagens met een toegestane maximummassa van meer dan twaalf ton blijft een groot deel van de MRB - namelijk het Europese minimum - ook verschuldigd. Nederland is immers ingevolge artikel 6, eerste lid, van de Eurovignetrichtlijn, verplicht om voor vrachtwagens van twaalf ton of meer de in bij die richtlijn behorende bijlage I genoemde minimumtarieven aan belasting te heffen.

Gevolgen voor de belasting voor personenauto's en motorrijwielen (BPM)

De betaling verschuift van een éénmalige naar een periodieke betaling. De afbouw van de BPM vindt stapsgewijs plaats. Een grote verlaging ineens van de BPM leidt anders tot onwenselijke schokeffecten op de automarkt. De BPM betreft immers een aankoopbelasting voor nieuwe auto's, en ook van gebruikte auto's die worden geïmporteerd. Een verlaging van de BPM ineens maakt nieuwe auto's aanmerkelijk goedkoper, hetgeen negatieve gevolgen voor de waarde van het bestaande wagenpark van ondernemers en particulieren. Door te kiezen voor een jaarlijkse stapsgewijze afbouw van de BPM worden de schokeffecten beperkt.

Overigens wordt met ingang van 2008 de BPM al stap voor stap verlaagd, onder gelijktijdige verhoging van de MRB. Dit is voor 2008 vastgelegd in het Belastingplan en voor de periode 2009-2018 aangekondigd in de brief van de Staatssecretaris van Financiën van 30 mei 2008.

Gevolgen voor de belasting voor zware motorrijtuigen (BZM)

De belasting voor zware motorrijtuigen wordt afgeschaft.⁸⁸ Met de afbouw moet 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 (Eurovignetverdrag)⁸⁹ worden opgezegd of de heffing voor het gebruiksrecht voor zware vrachtwagens worden beëindigd. Na de afschaffing van de belasting voor zware motorrijtuigen heft Nederland immers niet langer een gemeenschappelijk gebruiksrecht in de zin van artikel 1 van het Eurovignetverdrag. In het buitenland worden dergelijke gebruiksrechten op grond van de Eurovignetrichtlijn dan nog wel geheven. Vooralsnog gaat de voorkeur uit naar beëindiging van de heffing zonder opzegging van het verdrag (zie ook paragraaf 6.3.4).

Verhouding gebruiksrecht en tolgelden

De kilometerprijs is voor de toepassing van de Eurovignetrichtlijn als tolgeld te kwalificeren omdat het een bedrag betreft dat per afstand wordt betaald. Het is op basis van artikel 7, derde lid, van de Eurovignetrichtlijn, niet toegestaan om voor het gebruik van hetzelfde traject zowel een tolgeld als een gebruiksrecht te vorderen, bijvoorbeeld de BZM. Dit is de reden dat de BZM als gebruiksrecht in de zin van de Eurovignetrichtlijn verdwijnt.

Een lidstaat mag overigens in het geval van een gebruiksrecht wel tolgelden heffen voor het gebruik van bruggen en tunnels die deel uitmaken van de wegennetten waarover gebruiksrechten worden geheven. In Nederland is dat op dit moment alleen aan de orde bij de Westerscheldetunnel en de Kiltunnel. De Eurovignetrichtlijn verhindert dus na de introductie van de kilometerprijs niet de heffing van een tarief voor vrachtwagens voor het gebruik van de genoemde tunnels.

2.7 Investeringsbeleid na invoering kilometerprijs

Doordat de inkomsten van de kilometerprijs in het Infrastructuurfonds terecht komen, ligt er een relatie tussen de inkomsten en de besluitvorming over infrastructuur in het kader van het MIRT. In paragraaf 1.2.1 is aangegeven dat het Rijk zorg zal dragen voor een goede afstemming tussen beprijzen enerzijds en mobiliteitsbeleid en besluitvorming over infrastructuur anderzijds. Besluitvorming over uitgaven aan

⁸⁸ Deze belasting wordt alleen afgeschaft voor het rijden in Nederland, een Nederlandse vrachtauto blijft in het buitenland wel betalen.

⁸⁹ Trb. 1994, 69. Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, 9 februari 1994.

infrastructuur (uit het Infrastructuurfonds) zal - net zoals in de huidige situatie - plaatsvinden in het kader van de jaarlijkse besluitvorming over het MIRT/SNIP.

2.8 Samenhang met de Wet bereikbaarheid en mobiliteit

Het voorstel voor de Wet op de kilometerprijs is niet de enige wettelijke regeling die beprijzing mogelijk maakt. Op grond van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit uit 2002 (Wbm) is het mogelijk drie verschillende mobiliteitstarieven te heffen: het expresbaantarief, het toltarief en het kilometertarief⁹⁰. Om praktische redenen is geen van deze tarieven ooit geheven. Vervolgens is in juni 2006 een wetsvoorstel tot wijziging van de Wbm bij de Tweede Kamer ingediend⁹¹. Met dit wetsvoorstel wilde het kabinet Balkenende II de heffing van het toltarief vergemakkelijken en de heffing van een "versnellingstarief" mogelijk maken, zoals het Platform had voorgesteld. Het toltarief is bedoeld voor de financiering van de aanleg van nieuwe infrastructuur, waarbij nu ook op de bestaande weg een prijs gevraagd kan worden, althans indien deze in dezelfde verbinding voorziet of in het verlengde van de nieuw aan te leggen weg ligt. Het versnellingstarief is bedoeld voor financiering van de rentekosten van het versneld aanleggen van projecten waar reeds financiële dekking voor is. In het wetsvoorstel is bepaald dat op een weg niet meer dan één mobiliteitstarief zoals bedoeld in de Wbm kan worden geheven. Ook moet de weggebruiker kunnen kiezen voor een gratis alternatief. Een combinatie van het basistarief van de kilometerprijs die voorliggend wetsvoorstel mogelijk maakt, en een mobiliteitstarief uit de Wbm, is wel mogelijk.

De wijziging van de Wbm vloeide voort uit de Nota Mobiliteit waarin staat dat een betrouwbare en acceptabele reistijd niet alleen kan worden bereikt door autobezitters te laten betalen naar gebruik (kilometerprijs), maar ook door uitbreiding van infrastructuur. Voor de tijdige aanpak van alle in de Nota Mobiliteit aangegeven notoire knelpunten in het wegennet waren onvoldoende middelen. De heffing van tol- en versnellingstarieven moet daarin voorzien. Bij de financiering van de Nota Mobiliteit is rekening gehouden met een bedrag van ca. € 1 miljard dat met de heffing van een tol- en/of versnellingstarief wordt opgebracht. Een tol- of versnellingstarief kan zowel door het Rijk als door provincies, gemeenten en wegbeherende waterschappen worden toegepast en zijn dus bedoeld om nieuwe infrastructuur te financieren. De heffing is dan ook per definitie tijdelijk.

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel is overwogen of de Wbm in het wetsvoorstel voor de kilometerprijs kon worden opgenomen, vooral ook om dat er op bepaalde trajecten tarieven op grond van beide wetten geheven zullen worden. Toch is gekozen voor aparte wetstrajecten, omdat de Wbm spoedig van kracht moet zijn om de oplossing van notoire knelpunten in het wegennet snel te kunnen financieren. Bovendien lopen de doelstellingen fundamenteel uiteen. De Wbm geeft financieringsinstrumenten (tol- en versnellingstarief) die kunnen worden ingezet om infrastructuurprojecten te financieren. Betaling vindt plaats bij passage van een betaalpunt op specifieke wegen en de opbrengsten zijn voor het specifieke project. De wetgeving voor de kilometerprijs beoogt dat de weggebruiker gaat betalen voor gebruik van een motorrijtuig in plaats van voor het bezit.

Bij de uitwerking van dit wetsvoorstel zal worden voorzien in een goede afstemming tussen beide wetten, zodat de eventuele samenloop van te heffen tarieven op grond van beide wetten goed wordt gereguleerd. Zo zal de inning van tarieven op grond van beide wetten op dezelfde wijze plaatsvinden en zal, gelet op het gebruiksgemak, daarbij zoveel mogelijk dezelfde technologie gebruikt worden. Daarnaast is het voornemen de differentiatie naar tijd en plaats voor de kilometerprijs niet toe te passen op trajecten waar ook een tol- of versnellingstarief wordt geïnd.

⁹⁰ Het kilometertarief waar hier over gesproken wordt is nadrukkelijk een ander tarief dan de kilometerprijs uit het onderhavige wetsvoorstel.

⁹¹ Kamerstukken II, 30615, nr. 2

3 DE BETALINGSPLICHT

3.1 Betalingsplichtigen

Zoals in paragraaf 2.2 staat vermeld is de houder van het motorrijtuig verantwoordelijk voor de betaling van de kilometerprijs. Voor motorrijtuigen met een Nederlands kenteken is dat primair de kentekenhouder en voor motorrijtuigen met een buitenlands kenteken degene die in het Register buitenlands kenteken is opgenomen of dat motorrijtuig in Nederland ter beschikking heeft. Indien de houder van een motorrijtuig met een Nederlands kenteken niet de gebruiker is, kunnen de kentekenhouder en degene aan wie het motorrijtuig enige tijd ter beschikking staat, de minister van Verkeer en Waterstaat gezamenlijk verzoeken om de feitelijk gebruiker als betalingsplichtige aan te wijzen⁹².

In beginsel betalen alle motorrijtuigen de kilometerprijs, ongeacht de nationaliteit van de houder of het land waar het motorrijtuig geregistreerd is.

Uitzonderingen op de betalingsplicht zijn mogelijk op beleidsmatige, financiële, technische, sociale of veiligheids- of internationale redenen. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid van een gereduceerd tarief. In paragraaf 3.2 wordt dit verder toegelicht.

3.2 Vrijstellingen en gereduceerde tarieven

3.2.1 Systematiek Wet BPM 1992 en Wet MRB 1994

Bepaalde categorieën motorrijtuigen hoeven thans op grond van de Wet BPM 1992 en de Wet MRB 1994 geen BPM en MRB te betalen. Het gaat bijvoorbeeld om motorrijtuigen met een veiligheids- of een sociale functie, motorrijtuigen voor de aanleg en het onderhoud van wegen, taxi's, milieuvriendelijke motorrijtuigen en motorrijtuigen die weinig rijden. Bovendien betalen bepaalde categorieën motorrijtuigen een gereduceerd tarief voor de MRB, zoals auto's ingericht voor gehandicaptenvervoer en bestelwagens van ondernemers (grijze kentekens).

De MRB is een belasting die periodiek wordt betaald. In de Wet MRB 1994 zijn bepaalde categorieën motorrijtuigen van betaling vrijgesteld. Bepaalde andere categorieën kunnen op grond van deze wet van betaling worden ontheven⁹³. Ontheffingen worden op verzoek van de kentekenhouder verkregen. Op dat verzoek wordt beslist door de inspecteur der belastingen.

De BPM wordt eenmalig betaald op het moment dat een motorrijtuig in het kentekenregister wordt opgenomen. Dit kan zijn bij aanschaf maar bijvoorbeeld ook bij import van een motorrijtuig. Het gaat hier dus niet om een periodiek te betalen belasting.

3.2.2 Uitzonderingen

Zoals eerder aangegeven geldt de betalingsplicht voor de kilometerprijs in principe voor alle motorrijtuigen. Motorrijtuigen die geen kenteken behoeven, zijn niet betalingsplichtig. Uitzonderingen zijn daarnaast mogelijk op grond van beleidsmatige, sociale, veiligheids- of internationale gronden of op basis van technische en financiële overwegingen van dit moment. Motorrijtuigen die onder één van deze uitzonderingen vallen worden van betaling van de kilometerprijs vrijgesteld of ontheven (zie voor

⁹² In de toelichting op artikel 1.3, vierde lid wordt uiteengezet hoe het verzoek moet worden gedaan en hoe op het verzoek wordt beslist.

⁹³ In de Wet MRB 1994 wordt in beide gevallen gesproken van een vrijstelling, in het wetsvoorstel kilometerprijs wordt de thans gebruikelijke terminologie vrijstelling dan wel ontheffing gebruikt.

dat onderscheid de toelichting bij artikelen 2.1 en 2.2). In deze paragraaf wordt ingegaan op de drie categorieën vrijstellingen en ontheffingen, paragraaf 3.2.3 gaat vervolgens in op de reducties die in dit wetsvoorstel zijn opgenomen.

Uitzondering voor motorrijtuigen zonder kenteken

In het kentekenregister van de Rijksdienst van het Wegverkeer (RDW) is geregistreerd wie als houder van het motorrijtuig wordt aangemerkt en daarmee geldt als betalingsplichtige voor de kilometerprijs. De motorrijtuigen die geen kentekenplicht kennen zoals bijvoorbeeld gehandicaptenvoertuigen, landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid, kunnen niet eenvoudig worden geïdentificeerd en worden daarom, net als nu, van betaling vrijgesteld.

Uitzondering voor motorrijtuigen op sociale, veiligheids- of internationale gronden

In paragraaf 3.2.1 is gemeld dat bepaalde categorieën motorrijtuigen op grond van de Wet MRB 1994 geen MRB betalen gelet op hun sociale functie (ambulances, dierenambulances, begrafeniswagens) of veiligheidsfunctie (politie- en brandweerauto's, defensiemotorrijtuigen). Deze uitzondering blijft gehandhaafd. Ook de uitzondering voor motorrijtuigen van buitenlandse diplomaten en van medewerkers van het internationale Hof van Justitie blijft in stand. Deze laatste motorrijtuigen hebben een speciaal kenteken.

Uitzondering op technische en financiële gronden

Het is voor bepaalde categorieën motorrijtuigen om technische of financiële redenen op dit moment niet goed mogelijk om deze met een registratievoorziening uit te rusten. Zoals in de brief aan de Tweede Kamer van 30 november 2007 staat vermeld, gaat het hierbij vooral om motorfietsen, maar het kan ook gelden voor andere motorrijtuigen.

Het is technisch bezwaarlijk motorfietsen met een standaard registratievoorziening uit te rusten. Vanwege het specifieke karakter van motorfietsen en de grote diversiteit in uitvoeringsvormen is de inbouw van een registratievoorziening bij motorfietsen technisch complex en risicovol, met name door het open karakter van een groot deel van de motorfietsen. Dit heeft gevolgen voor de betrouwbaarheid (bijvoorbeeld door weersinvloeden) en diefstalgevoeligheid (o.a. gevolgen voor de privacy). Ook vraagt het onder de werking van de wet brengen van motorfietsen ook aanzienlijke extra investeringen in handhavingsapparatuur. In tegenstellingen tot andere motorvoertuigen hebben motorfietsen alleen aan de achterzijde van het voertuig een kentekenplaat. Dit vereist het plaatsen van extra handhavingsportalen. Voor motorfietsen zal dan ook het fiscale regime onverkort van toepassing blijven.

Uitzondering vanwege beleidsmatige redenen

Thans zijn taxi's vrijgesteld van betaling van MRB. Argument daarvoor is geweest dat ze zijn te beschouwen als verlengd openbaar vervoer. Ook in het systeem van kilometerprijs zijn taxi's vrijgesteld. Dit geldt ook voor OV-bussen. Niet alle OV-bussen hebben thans een vrijstelling van MRB, maar betalen wel een laag tarief. Voorgesteld wordt om de categorie OV-bussen – dus niet alle autobussen – vrij te stellen van de verplichtingen verband houdende met de invoering van de kilometerprijs. Dit omdat het OV juist als alternatief moet dienen voor die houders van motorrijtuigen voor personenvervoer die een keuze willen maken voor een reis per openbaar vervoer. Het betreft overigens maar een – in aantallen gezien - zeer beperkte categorie voertuigen; er zijn ongeveer 6500 OV-bussen.

De vrijstelling voor oldtimers blijft gehandhaafd.

3.2.3 Gereduceerde tarieven

Op grond van de Wet MRB 1994⁹⁴ bestaat er een gereduceerd tarief voor bestelwagens die zijn ingericht en worden gebruikt voor gehandicaptenvervoer. Daarnaast bestaat er ook een gereduceerd

⁹⁴ Artikel 24a wet MRB.

tarief voor bestelwagens van ondernemers die voor tenminste 90% worden gebruikt voor ondernemersdoeleinden⁹⁵ en voor personenauto's en bestelwagens ingericht en bestemd om mede te worden aangedreven door een elektromotor⁹⁶. Dit is in dit wetsvoorstel overgenomen. Gereduceerde tarieven uit de MRB voor motorrijtuigen die gewoonlijk slechts over geringe afstand van de weg gebruik maken, de zogenaamde kwart- en halftarieven, verliezen met de komst van de kilometerprijs deze uitzonderingspositie en worden betalingsplichtig. Er bestaat geen beleidsmatige reden voor een apart gereduceerd tarief voor bijvoorbeeld motorrijtuigen speciaal ingericht voor gevangenenvervoer of geldtransport die thans zijn vrijgesteld voor de BPM. Zij betalen op dit moment immers ook MRB.

3.3 Buitenlandse kentekens

Uitgangspunt van het wetsvoorstel is dat ieder motorrijtuig dat in Nederland rijdt, deelneemt aan de kilometerprijs, in beginsel ook motorrijtuigen met een buitenlands kenteken. Daarvoor zouden deze motorrijtuigen met een registratievoorziening moeten worden uitgerust. De verplichting van de registratievoorziening kan een belemmering vormen van het vrij goederenverkeer⁹⁷, het vrij verkeer van werknemers⁹⁸, het recht van vrije vestiging⁹⁹ en van het vrij dienstenverkeer.¹⁰⁰ Deze verplichting kan op grond van de jurisprudentie van het Hof van Justitie in strijd zijn met het Europese recht, tenzij dit op grond van een dwingende reden (van niet-economische aard) objectief gerechtvaardigd is. De doeltreffendheid van de fiscale controle is in de jurisprudentie van het Hof van Justitie als dwingende reden van algemeen belang voor een handelsbelemmering geaccepteerd.¹⁰¹ De correcte vaststelling van de kilometerprijs valt onder de bovengenoemde rechtvaardiging. De verplichting tot het uitrusten van een voertuig met een registratievoorziening is dan ook in principe mogelijk. Wel dient dit bovendien in overeenstemming te zijn met het non-discriminatie en proportionaliteitsbeginsel uit het EG-verdrag.

De proportionaliteit van de verplichting van de registratievoorziening moet worden beoordeeld aan de hand van de kosten en de administratieve lasten van de houder van het motorrijtuig met een buitenlands kenteken. Indien de houder van het motorrijtuig in een andere EU-lidstaat dan Nederland woont of is gevestigd, is de verplichting van een registratievoorziening al snel duur en daarom disproportioneel. Van hem kan daarom niet worden verwacht dat hij een registratievoorziening laat inbouwen. Verwacht wordt dat op termijn de kosten van een registratievoorziening zodanig zullen afnemen, dat een dergelijke verplichting wel proportioneel is.

De kosten en de administratieve lasten van de registratievoorziening zijn ook disproportioneel als een houder wèl in Nederland woont of is gevestigd en het motorrijtuig met een buitenlands kenteken, niet zijnde een vrachtwagen, kortstondig aan die houder ter beschikking staat. Het wetsvoorstel bevat dan ook een vrijstelling voor motorrijtuigen die voor een aaneengesloten periode van niet meer dan vier weken per jaar aan in Nederland woonachtige of gevestigde houders ter beschikking staan. Motorrijtuigen met een buitenlands kenteken die langer dan vier weken per jaar in Nederland aan in Nederland woonachtige of gevestigde houders ter beschikking staan, zijn niet vrijgesteld. Deze moeten wel met een registratievoorziening worden uitgerust. De kosten worden in dit geval niet disproportioneel geacht.

Ook buitenlandse vrachtwagens zijn een kilometerprijs verschuldigd. Gelet op vereisten uit de Eurovignetrichtlijn is het niet zonder meer mogelijk om voor dergelijke motorrijtuigen een

⁹⁵ Artikel 24b Wet MRB.

⁹⁶ Artikel 22, lid 3 Wet MRB.

⁹⁷ Artikel 28 van het EG-verdrag.

⁹⁸ Artikel 39 van het EG-verdrag.

⁹⁹ Artikel 43 van het EG-verdrag.

¹⁰⁰ Artikel 43 van het EG-verdrag.

¹⁰¹ Zie in dit verband HvJ EG 21 maart 2002, zaak C-451/99, Cura Anlagen, HvJ EG 15 maart 2007, zaak C-54/05, Commissie-Finland.

registratievoorziening verplicht te stellen. Daarom wordt – net als overigens in Duitsland het geval is – een secundair systeem ontworpen waardoor buitenlandse vrachtauto's zonder registratievoorziening toch kilometerprijs verschuldigd zullen zijn. De precieze wijze van deelname wordt thans onderzocht. Er wordt gedacht aan deelname aan de kilometerprijs via een systeem waarbij handmatig wordt bijgehouden hoeveel kilometers dergelijke motorrijtuigen in Nederland hebben afgelegd. Overigens kunnen buitenlandse vrachtauto's op vrijwillige basis een registratievoorziening laten inbouwen. In paragraaf 3.4.3 wordt verder op de Europese vereisten ter zake ingegaan.

Voor degenen die niet in Nederland wonen of zijn gevestigd en met een buitenlands motorrijtuig dat niet een vrachtwagen is en korter dan vier weken in Nederland zijn, wordt onderzocht of het thans mogelijk is deze categorie tegen redelijke kosten te laten participeren in een systeem met bijvoorbeeld een wegenvignet. Er zal dan geen sprake zijn van betaling van de werkelijk geregistreerde kilometers, maar er zal sprake zijn van een forfaitaire bedrag al dan niet gebaseerd op voertuigkenmerken. Gelet het beginsel van non-discriminatie moet dit zodanig gebeuren dat er geen sprake is van een discriminatie van de buitenlandse houders. Op het moment dat uit internationaal overleg en uit het onderzoek naar de financiële en organisatorische (on)mogelijkheden om buitenlandse motorrijtuigen voor personenvervoer bij de kilometerprijs te betrekken blijkt dat het mogelijk is om deze categorieën onder de werking van de wet te brengen, wordt het wetsvoorstel hierop aangepast.

3.4 De registratievoorziening

3.4.1 De technische uitrusting

Het stelsel van de kilometerprijs vereist dat voor elk motorrijtuig het aantal gereden kilometers wordt bijgehouden, inclusief de tijd en plaats waarop deze zijn afgelegd. Een motorrijtuig moet daarom zijn uitgerust met een voorziening die deze gegevens registreert. In het wetsvoorstel wordt dit de "registratievoorziening" genoemd. Voor de inning is het voldoende om over genoemde gegevens te beschikken in geaggregeerde vorm, dat wil zeggen het aantal geregistreerde kilometers dat tegen de verschillende tariefsoorten is afgelegd. Voor eventuele extra diensten van private dienstverleners, kunnen ook niet-geaggregeerde gegevens van belang zijn. Het wetsvoorstel biedt daarom de mogelijkheid van twee typen registratievoorzieningen. Het eerste type registreert de gegevens en verstuurt deze in geaggregeerde vorm naar het inningsbureau. Het tweede type stelt niet geaggregeerde gegevens ter beschikking aan een private dienstverlener, die deze vervolgens aggregeert en doorzendt naar het inningsbureau. Met deze gegevens kan die dienstverlener extra diensten leveren die niet noodzakelijk zijn voor de inning van de kilometerprijs. Het eerste type wordt gebruikt indien geen gebruik wordt gemaakt van een private dienstverlener. Een private dienstverlener kan naast het eerste ook het tweede type aanbieden.

Voor de aan het inningsbureau toe te zenden informatie moet per tariefsoort het aantal kilometers worden vastgelegd. Om dit te kunnen doen, bevatten beide typen registratievoorzieningen een GPS-ontvanger en coördinaten van locaties waar het spitstarief geldt. Een registratievoorziening bepaalt waar een motorrijtuig zich op welk moment bevindt. Een registratievoorziening houdt vervolgens per tariefsoort een boekhouding bij de afgelegde afstanden op bepaalde tijden en plaatsen.

Bij het inningsbureau wordt de koppeling gelegd tussen de geaggregeerde informatie en de voor dat motorrijtuig geldende basistarief en het spitstarief. Vervolgens wordt door het inningsbureau een factuur opgemaakt die aan de houder wordt verzonden.

Voor de houder is van belang dat hij op eenvoudige wijze kan beschikken over zijn gedetailleerde verplaatsingsgegevens. Deze gegevens kunnen worden gebruikt om inzicht te krijgen in zijn mobiliteitsgedrag. Daarom wordt naast de informatie die voor het inningsbureau wordt verzameld, door de registratievoorziening ook informatie voor de houder verzameld. Het gaat dan

om de concrete verplaatsingsgegevens (waar was het motorrijtuig op welk moment). De verplaatsingsgegevens komen op grond van privacyredenen niet ter beschikking van het inningsbureau.

De in de registratievoorziening aanwezige set coördinaten van locaties waar het spitstarief geldt en de tijdstippen waarop dit tarief geldt kan worden vernieuwd wanneer het aantal of de omvang van spitsgebieden wijzigt of wanneer de spitsperiodes worden aangepast. Het inningsbureau beschikt over een voorziening om die informatie naar de registratievoorziening te zenden.

De registratievoorziening bevat in alle gevallen functionaliteiten om toe te zien op de naleving van de betalingsplicht. Deze functionaliteiten stellen toezichthouders in staat in de nabijheid van het motorrijtuig de registratievoorziening uit te lezen. Zij beschikken daartoe over elektronische apparatuur. Daarmee kunnen zij controleren of de registratievoorziening op de juiste wijze functioneert. Verplaatsingsgegevens kunnen op deze wijze niet worden uitgelezen. Daarnaast zal de registratievoorziening periodiek een logboek (zonder verplaatsingsgegevens) aan het inningsbureau zenden aan de hand waarvan het functioneren van de registratievoorziening kan worden nagegaan. In hoofdstuk 7 wordt verder ingegaan op de wijze waarop de kilometerprijs wordt gehandhaafd en welke consequenties dit heeft voor de registratievoorziening.

Bij algemene maatregel van bestuur worden eisen gesteld waaraan de registratievoorziening moet voldoen. Zo zal een registratievoorziening aan bepaalde type-eisen moeten voldoen en zullen registratievoorzieningen regelmatig moeten worden gekeurd. Indien een private dienstverlener een registratievoorziening levert, dan zal deze moeten aantonen dat de voorziening aan de gestelde eisen voldoet.

De houders van een motorrijtuig komen – mede in verband met beperking van de administratieve lasten - in aanmerking voor een standaard vergoeding voor de aanschaf- en inbouwkosten van de eerste registratievoorziening. De verwachting is dat de registratievoorziening daarna tot de standaarduitrusting van motorrijtuigen gaan behoren en dat de kosten van de voorzieningen sterk zullen dalen. Voorts is het de verwachting dat de registratievoorziening in de toekomst onderdeel zal kunnen gaan uitmaken van andere voertuigapparatuur, zoals bijvoorbeeld navigatiesystemen. Mochten na installatie van de eerste registratievoorziening een vervangende voorziening nodig zijn, dan komt dat voor rekening van de houder.

3.4.2 Bescherming persoonsgegevens

In het stelsel voor de kilometerprijs worden gegevens die de persoonlijke levenssfeer raken in principe beschermd. De houder heeft immers de mogelijkheid gebruik te maken van een gecertificeerde registratievoorziening, die de verplaatsingsgegevens slechts geaggregeerd (ontdaan van verplaatsingsgegevens) doorzendt aan het inningsbureau. De kilometerprijs kan de persoonlijke levenssfeer wel raken als een houder gebruik maakt van een private dienstverlener die zelf de verplaatsingsgegevens aggregeert. In dat geval kan immers gebruik worden gemaakt van verplaatsingsgegevens die zijn gekoppeld aan persoonsgegevens van de houder, zoals zijn naam, adres en woonplaats (NAW-gegevens). Dit kan alleen als de houder daarvoor expliciet zijn toestemming heeft gegeven.

Europees kader

In het verdragenrecht is het recht op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer geregeld in artikel 8 Europees Verdrag voor de rechten van de mens (EVRM) en in artikel 17 Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten (IVBR). De in deze verdragen gebruikte term “privé leven” heeft dezelfde betekenis als de term “persoonlijke levenssfeer” in de Nederlandse Grondwet. Op basis van artikel 10, eerste lid, Grondwet, heeft een ieder, behoudens bij of krachtens de wet te stellen

beperkingen, recht op eerbiediging van zijn persoonlijke levenssfeer. Ingevolge het tweede lid van dat artikel, worden bij wet regels gesteld ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer in verband met het vastleggen en verstrekken van persoonsgegevens. In dit verband is ook de Richtlijn bescherming persoonsgegevens¹⁰² van belang. Deze richtlijn stelt eisen waaraan nationale regelgeving moet voldoen. De Wet persoonsregistraties gaf voorheen uitvoering aan artikel 10 van de Grondwet en is met ingang van 1 september 2001 vervangen door de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). In deze wet is ook de Richtlijn bescherming persoonsgegevens geïmplementeerd. De Wbp bevat het huidige algemeen wettelijk kader voor de bescherming van de privacy.

Verhouding Wet kilometerprijs en Wet bescherming persoonsgegevens

De Wet kilometerprijs is geen *lex specialis* ten opzichte van de Wbp maar biedt op enkele onderdelen een bijzondere regeling ten opzichte van de Wbp. Het gaat hier met name om de uitbreiding van de reikwijdte van de Wet kilometerprijs tot rechtspersonen. Deze uitbreiding is noodzakelijk omdat ook verplaatsingsgegevens van een rechtspersoon onder omstandigheden te herleiden zijn tot persoonsgegevens (bijvoorbeeld in het geval de naam van de directeur van de rechtspersoon in de naam van de rechtspersoon tot uiting komt) en de rechtspersoon in dezelfde mate aanspraak moet kunnen maken op bescherming van deze persoonsgegevens als een natuurlijk persoon. Daarnaast gaat het om het vereiste dat een kentekenhouders inzicht moet kunnen hebben in zijn verplaatsingsgegevens. Dit is noodzakelijk omdat invoering van de kilometerprijs onder meer tot doel heeft mensen zich bewust te laten zijn van hun mobiliteitsgedrag.

De vereisten waaraan de registratievoorziening moet voldoen worden bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld. Deze algemene maatregel van bestuur zal ook getoetst worden aan de Wet bescherming persoonsgegevens.

Gebruik van persoonsgegevens alleen na toestemming

Als de houder voor de uitvoering van de kilometerprijs gebruik maakt van de diensten van een private dienstverlener die een registratievoorziening levert die niet zelf de verplaatsingsgegevens bewerkt tot geaggregeerde gegevens, krijgt deze dienstverlener de beschikking over zijn verplaatsingsgegevens. Deze gegevens zijn aan te merken als persoonsgegevens in de zin van de Wbp. Met verplaatsingsgegevens worden bedoeld de gegevens die worden verkregen met de registraties van voertuigen. Deze gegevens bestaan uit de vastlegging van een unieke identificatie van het voertuig (zoals het kenteken), de locatie waar het voertuig is waargenomen en het tijdstip van deze waarneming.

Het gebruik van deze gegevens is alleen gerechtvaardigd als het stelsel voor de kilometerprijs, voorzien van een wettelijke basis, niet op een andere wijze is te realiseren dan waarvoor nu is gekozen (subsidiariteit) en het in verhouding staat tot de te behalen doelstellingen (proportionaliteit) maar ook als tegelijkertijd voldoende waarborgen voor de burger worden geboden dat zijn persoonlijke levenssfeer wordt beschermd.

Daarom vindt de regering het acceptabel dat bij de uitvoering van de kilometerprijs gebruik wordt gemaakt van persoonsgegevens, gelet op het grote belang dat zij hecht aan een eerlijker stelsel dat ook meer stuurt op verbetering van de bereikbaarheid en de milieukwaliteit.

Voor de houder worden wel waarborgen gecreëerd tegen mogelijk ongeoorloofd gebruik van zijn persoonsgegevens. Van belang hierbij is dat het de houder (of de gebruiker indien deze een ander is dan de houder) zelf is, die bepaald of zijn verplaatsingsgegevens gebruikt mogen worden en waarvoor. Hij dient daartoe uitdrukkelijk toestemming te verlenen aan de private dienstverlener en uit die toestemming moet blijken waarover deze zich uitstrekt. Zoals in paragraaf 2.4 staat aangegeven kan een private dienstverlener alleen diensten aanbieden als deze is erkend. Eén van de erkenningseisen die daarbij zal worden gesteld is dat de private dienstverlener zich houdt aan de eisen die de Wbp stelt. In het wetsvoorstel wordt in artikel 4.4 onderscheid gemaakt naar soorten persoonsgegevens. In artikel

¹⁰² PbEG 95/46

4.18 is bepaald wie als verantwoordelijke in de zin van de Wbp wordt aangemerkt, de Minister voor de persoonsgegevens die hij verwerkt, de erkende rechtspersoon voor de persoonsgegevens die de rechtspersoon ten behoeve van zijn werkzaamheden verwerkt.

De houder moet een keuze maken tussen (i) een erkende private dienstverlener die na toestemming zijn persoonsgegevens inclusief de verplaatsingsgegevens kan gebruiken, (ii) een erkende private dienstverlener die geen gebruik maakt van verplaatsingsgegevens (en dus andere diensten levert) en (iii) het van rijkswege ingestelde publieke inningsbureau dat uitsluitend gebruik maakt van geaggregeerde gegevens. In alle gevallen is, naar het oordeel van de regering, de privacy van de houder in elk geval voldoende geborgd.

Overig gebruik van persoonsgegevens conform Wbp

Buiten de hiervoor genoemde bijzondere regelingen is de Wbp onverkort van toepassing. In dit verband wordt nog verwezen naar het inzage- en correctierecht zoals geregeld in artikelen 35 en verder van de Wbp. De kentekenhouder is altijd gerechtigd om bij de verantwoordelijke inzage te vragen in zijn gegevens en - indien onjuistheden voorkomen- om correctie te verzoeken.

Voor de verwerking van gegevens voor wetenschappelijke, statistische en historische doeleinden worden de persoonsgegevens geanonimiseerd. De Wet kilometerprijs bepaalt hier niets over omdat de Wbp¹⁰³ dit al regelt.

De Wbp¹⁰⁴ maakt het verder mogelijk om ook buiten het omschreven doel over te gaan tot (verdere) verwerking van persoonsgegevens. Het gaat dan onder meer om de voorkoming, opsporing en vervolging van strafbare feiten of om de veiligheid van de Staat. Het spreekt voor zich dat van die mogelijkheid alleen gebruik zal worden gemaakt indien sprake is van buitengewoon grote belangen die het privacybelang in ernstige mate overstijgen.

Bewaartermijn

De persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan nodig. De persoonsgegevens die ten grondslag hebben gelegen aan de factuur worden bewaard tot vijf jaar na het einde van het kalenderjaar waarin de afgelegde kilometers zijn geregistreerd. De factuurgegevens en de gegevens van de inning ervan worden bewaard zolang er nog een te betalen bedrag resteert. De persoonsgegevens die zijn verkregen bij het toezicht op de naleving en de handhaving worden gedurende ten hoogste vijf jaar bewaard (zie voor een nadere toelichting de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 4.19 en 4.20).

3.4.3 Geen pre-paidsysteem

Mede in verband met bescherming van privacy is overwogen om de kilometerprijs via een prepaid-voorziening op of in de registratievoorziening anoniem af te laten dragen. Uiteindelijk is hier niet voor gekozen. De reden hiervoor is dat met een prepaid-systeem tijdige en volledige betaling niet kan worden zeker gesteld. Bij telecombedrijven kan waar bij een tekortschietend prepaid-tegoed de dienst kan worden ontzegd. Hetzelfde geldt voor de OV-chipkaart. Bij onvoldoende saldo op de kaart zal de houder ervan het perron niet op of de bus niet in komen. De overheid beschikt binnen het systeem van kilometerprijs niet over dergelijke instrumenten. De toegang tot de weg kan niet eenvoudig worden ontzegd. Hoewel het technisch voorstelbaar zou zijn dat de registratievoorziening bij tekortschietend prepaid-tegoed het voertuig laat stoppen of niet meer opnieuw laat starten, is dat uit oogpunt van bijvoorbeeld veiligheid ongewenst.

Bovendien zijn er - zoals in de vorige paragraaf beschreven - andere mogelijkheden om de persoonlijke levenssfeer te beschermen. In de huidige opzet voor het systeem van de kilometerprijs wordt de houder

¹⁰³ Artikel 9, derde lid.

¹⁰⁴ Artikel 43.

reeds de mogelijkheid geboden te kiezen voor een wijze van heffing waarbij de gedetailleerde verplaatsingsgegevens niet centraal verzameld worden, maar waarbij ze in de registratievoorziening zelf kunnen worden opgeslagen. Slechts de geaggregeerde informatie, wordt in dat geval aan het inningsbureau toegezonden. Uit privacyoverwegingen is een anonieme prepaid-betalingsfaciliteit daarom in deze opzet niet nodig.

3.4.4 Europese eisen aan de registratievoorziening

De registratievoorziening dient in overeenstemming te zijn met het EG-Verdrag en de relevante specifieke Europese regelgeving te weten: de Interoperabiliteitsrichtlijn¹⁰⁵, de Kaderrichtlijn¹⁰⁶ en de Eurovignetrichtlijn.

Interoperabiliteitsrichtlijn

Het systeem van de kilometerprijs, een elektronisch tolheffingssysteem, dient gebaseerd te zijn op artikel 2, eerste lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn, dat wil zeggen op één of meer van de volgende technologieën:

- plaatsbepaling per satelliet;
- mobiele communicatie volgens GSM-GPRS-norm (referentie GSM TS 03.60/23.0.60), of
- 5,8 GHz microgolfttechnologie.

De plaatsbepaling die voor de kilometerprijs met behulp van de bovenbedoelde voorziening wordt geregistreerd, vindt plaats per satelliet. De registratievoorziening zendt de geregistreerde gegevens door middel van GSM-GPRS-norm of een andere technologie. Het systeem voldoet daarmee aan de Interoperabiliteitsrichtlijn. Het gebruik van aanvullende technologie gecombineerd met de plaatsbepaling per satelliet is op basis van artikel 2, vierde lid, van de Interoperabiliteitsrichtlijn toegestaan op voorwaarde dat dit niet leidt tot een extra last voor gebruikers of discriminatie tussen hen. De interoperabiliteitsrichtlijn ziet voorts op de invoering van de nog nader door de Europese Commissie te definiëren Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS). Lidstaten moeten, op grond van de richtlijn, erop toezien dat na definiëring van EETS (en na verloop van de in de richtlijn opgenomen overgangstermijnen) exploitanten of dienstverleners EETS aan hun klanten kunnen aanbieden. De Europese uitwerking van de interoperabiliteitsrichtlijn verloopt niet al te vlot. Vanzelfsprekend is de Nederlandse inzet om de besluitvorming in deze volop te beïnvloeden. Net als bijvoorbeeld Duitsland en Frankrijk kan Nederland echter niet wachten totdat er volledige Europese afstemming over de uitwerking van de richtlijn.

Kaderrichtlijn

De Kaderrichtlijn bevat in combinatie met de in bijlage IV van die richtlijn genoemde voorschriften de zogenaamde toelatingseisen voor motorrijtuigen. De voertuigeisen bestaan uit toelatingseisen en permanente eisen.

De toelatingseisen zijn de eisen voor het verkrijgen van de typegoedkeuring voor het motorrijtuig. Deze zien op het type en richten zich tot de fabrikant. Alleen voertuigen die overeenstemmen met een goedgekeurd type zijn toegelaten tot de weg. De fabrikant moet eerst voor een bepaald type een typegoedkeuring verkrijgen en vervolgens aantonen dat het desbetreffende motorrijtuig overeenkomt met een goedgekeurd motorrijtuig, met andere woorden, van een goedgekeurd type is. De toelatingseisen zijn op communautair niveau volledig geharmoniseerd in de Kaderrichtlijn en de in

¹⁰⁵ Richtlijn nr. 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingsystemen voor het wegverkeer in de gemeenschap (PbEG L 166).

¹⁰⁶ Richtlijn nr. 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorrijtuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.

bijlage IV van die richtlijn genoemde voorschriften. Nederland beschikt dus niet meer over de vrijheid om eigen nationale toelatingseisen te stellen.

De permanente eisen zijn de eisen voor het daadwerkelijk gebruik van het motorrijtuig, richten zich tot de houder van het motorrijtuig en zien op het individuele motorrijtuig. Er heeft voor de permanente eisen een minimumharmonisatie plaatsgevonden. Een lidstaat mag aanvullende permanente eisen stellen voor zover ze niet strijdig zijn met de Kaderrichtlijn en de in bijlage IV van die richtlijn genoemde voorschriften.

De eis om het motorrijtuig uit te rusten met een registratievoorziening is een aanvullende Nederlandse permanente eis, die niet strijdig is met de toelatingseisen of de communautaire permanente eisen. De inbouw en de uitbouw van de registratievoorziening kan namelijk zonder aantasting van de integriteit van het motorrijtuig plaatsvinden. Er is bij de inbouw en bij de uitbouw geen sprake van een aanpassing, aanvulling of permanente verplaatsing van reeds bij de toelating geïnstalleerde voertuigonderdelen.

Eurovignetrichtlijn

Nederland dient ingevolge artikel 7, zesde lid, van de Eurovignetrichtlijn, de registratievoorziening voor vrachtwagens tegen redelijke administratieve en financiële regelingen ter beschikking te stellen. Gelet op kosten van de aanschaf en inbouw van de registratievoorziening en de tijd die met de inbouw daarvan gemoeid is, is dat niet goed mogelijk. De verplichting van de registratievoorziening geldt dan ook niet voor in het buitenland geregistreerde vrachtwagens. Voor deze vrachtwagens geldt echter wel een betalingsplicht. Er moet nog nader worden uitgewerkt welk registratiesysteem zal worden gebruikt. Buitenlandse vrachtwagens kunnen sowieso op vrijwillige basis een registratievoorziening laten inbouwen.

4. DE TARIEVEN

4.1 Inleiding

Zoals in hoofdstuk 2 staat verwoord is de kilometerprijs opgebouwd uit twee soorten tarieven: het basistarief en het spitstarief. Het basistarief - dat wordt gedifferentieerd naar milieukeurmerken - geldt in heel Nederland. Het spitstarief is alleen verschuldigd op daartoe aangewezen weggedeelten op vooraf bepaalde tijden. In dit hoofdstuk worden de hoogten van deze tarieven toegelicht. Eerst wordt ingegaan op de achtergronden en de hoogten van het basistarief. Vervolgens komt het spitstarief aan de orde.

4.2 Het basistarief

4.2.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Bij de bepaling van de tariefhoogten voor het basistarief is rekening gehouden met de randvoorwaarden en uitgangspunten zoals die zijn vastgelegd in het fiscale plan van de staatssecretaris van Financiën van 30 mei 2008¹⁰⁷.

Mate van afbouw BPM en lastenneutraliteit

De invoering van een kilometerprijs vindt - zoals in paragraaf 1.2 staat aangegeven - plaats onder gelijktijdige en naar rato afschaffing van de huidige vaste autobelastingen. De BPM, de MRB zonder drempelwaarde voor vracht en de belasting zware motorrijtuigen (BZM) worden volledig omgezet in de kilometerprijs. Via fiscale wetgeving wordt voorzien in een stapsgewijze omzetting van de hele BPM in de kilometerprijs tot aan 2018. In 2016 zal 75% van de BPM zijn omgezet in de kilometerprijs. In de invoeringsperiode van de kilometerprijs voor personenauto's (2012 tot 2016) zal het tarief gebaseerd zijn op ombouw van 75% BPM. In 2017 en 2018 stijgt het gemiddelde kilometertarief tot het uiteindelijke niveau, omdat in die twee jaren het laatste stukje BPM in twee stappen wordt omgezet in de kilometerprijs. Gedurende dit proces zal regelmatig de vinger aan de pols worden gehouden om te bezien of er geen onvoorziene effecten optreden.. Zie hoofdstuk 6 voor een verdere toelichting van de ingroefase van de kilometerprijs.

Bij de bepaling van de gemiddelde tariefhoogte is rekening gehouden met de effecten van de kilometerprijs op de mobiliteit, het milieu, de welvaart, koopkracht en de rijksbegroting (voor de beschrijving van de effecten: zie hoofdstuk 8). Daarnaast moet de omzetting van de vaste belastingen naar een tarief per kilometer lastenneutraal zijn. Dat betekent dat de lastendruk die bij invoering van de kilometerprijs voor verschillende groepen weggebruikers geldt moet aansluiten op de lastendruk voor deze groepen voor de invoering van de kilometerprijs¹⁰⁸. Het is niet de bedoeling dat op het moment dat het gehele stelsel in werking treedt door de weggebruikers in totaliteit meer wordt betaald dan bij het huidige stelsel. De lastenneutraliteit geldt voor elk van de onderscheiden voertuigsoorten, te weten: personenauto's, bestelwagens voor ondernemers, bussen en vrachtwagens.

Om de lastenneutraliteit bij invoering zo goed mogelijk te kunnen beoordelen, is met een aantal zaken rekening gehouden:

1. rekenen met basisgegevens voor het jaar van invoering voor personenauto's (2012);
2. bij de start van het nieuwe systeem zullen de inkomsten van de kilometerprijs gelijk staan aan wat er anders met de huidige vaste autobelastingen zou zijn opgehaald;
3. exploitatiekosten van het systeem in het eindbeeld, voor zover deze de grens van 5% van de opbrengsten niet overschrijden, worden verwerkt in de kilometerprijs;

¹⁰⁷ Brief van de staatssecretaris van Financiën over de fiscale aspecten Anders Betalen voor Mobiliteit, 30 mei 2008. Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31 305, nr. 35.

¹⁰⁸ Kamerstukken II, 2007-2008, 31 305, nr. 1, blz 11.

4. opbrengsten spitstarief zijn bij de introductie van de kilometerprijs beperkt.

Ad 1. Basisgegevens 2012

Om te beginnen is uitgegaan van de verwachte omvang en samenstelling van het wagenpark, de voertuigprestaties en de opbrengst uit de MRB, de provinciale opcenten, de BPM en de BZM zoals die voor het zichtjaar 2012 resulteren uit de gebruikte onderzoeksmodellen en inschattingen van het ministerie van Financiën.

Ad 2. Hoogte startbedrag

Bij de start van het nieuwe systeem zullen de inkomsten van de kilometerprijs gelijk staan aan wat er anders met de huidige vaste autobelastingen zou zijn opgehaald. Dat is het principe van "gelijk oversteken".

De overheid zal naar verwachting accijnsinkomsten derven omdat er onder de kilometerprijs minder wordt gereden dan geprognosticeerd in het huidige systeem. Hiervoor zal het tarief niet worden gecorrigeerd.

Voor de provincies wordt een apart belastinggebied gezocht, dat geen relatie heeft met de automobilist.

Ad 3. Opslag voor exploitatiekosten

De exploitatiekosten worden verrekend met het kilometertarief, voor zover deze de grens van 5% van de opbrengsten waarnaar in het eindbeeld gestreefd wordt niet overschrijdt.

Ad 4. Opbrengst spitstarief bij aanvang van de kilometerprijs nihil

De hoogte van het basistarief is in principe – gelet op de vereiste lastenneutraliteit - mede afhankelijk van de totale opbrengsten van het spitstarief. Omdat bij aanvang van de kilometerprijs de eerste personenauto's naar het systeem overgaan, zullen de opbrengsten uit een eventueel spitstarief dat dan al op (een beperkt deel van de) locaties zou kunnen worden geheven nihil zijn. Bij het vaststellen van het gemiddelde basistarief, op basis van de gegevens voor het jaar 2012, worden de opbrengsten van het spitstarief dan ook niet meegewogen.

Milieudifferentiatie gebaseerd op MRB, BPM en BZM

In principe worden de grondslagen voor differentiatie van de kilometerprijs van personen- en bestelwagens overgenomen van de MRB en BPM. Dat betekent dat het basistarief voor personenauto's wordt gedifferentieerd naar eigen voertuiggewicht (grondslag MRB) en brandstof (grondslag MRB en BPM) en voor vrachtwagens naar toegestane maximummassa (grondslag MRB) en Euroklasse (grondslag BZM). Voor vrachtwagen blijft het minimumtarief van de MRB in stand. Dit tarief is tevens gedifferentieerd naar het aantal assen van het voertuig. Tot aan het moment van invoering van de kilometerprijs kunnen de grondslagen voor de MRB, BZM en BPM wijzigen. De tarieven van de kilometerprijs worden in een dergelijke situatie zoveel mogelijk op de grondslagwijziging aangepast.

4.2.2 Basistarief personenauto's

Het gemiddelde basistarief voor personenauto's wordt bepaald door de opbrengsten van de MRB voor personenauto's te vermeerderen met de opbrengst van de BPM en de exploitatiekosten te delen door het totaal aantal voertuigkilometers voor deze auto's. Het gemiddeld basistarief en ook de differentiaties rondom dat gemiddelde worden in het najaar van 2008 nader uitgewerkt. Hierop wordt teruggekomen bij de indiening van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer. Hiermee wordt ook recht gedaan aan de motie Van der Ham en Duyvendak, zoals aangenomen in het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 3 juli 2008 inzake Anders Betalen voor Mobiliteit.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Kamerstukken II, 2007-2008, 31 305, 59

Omdat voor de grondslagen voor milieudifferentiatie voor personen- en bestelwagens wordt aangesloten bij de MRB en BPM wordt de mate van differentiatie (de spreiding rondom het gemiddelde tarief) ook op deze belastingen gebaseerd. De spreiding rondom het gemiddelde basistarief kilometerprijs voor de diverse brandstofsoorten is iets minder groot dan de verschillen tussen de brandstofsoorten in de MRB, omdat diesel- en LPG-voertuigen gemiddeld een hoger jaarkilometrage hebben. Het uiteindelijke streven bij het vaststellen van de spreiding van de tarieven is om de bestaande prikkels voor schone en zuinige auto's over te nemen uit de huidige belastingen.

4.2.3 Basistarief bestelwagens

Het huidige fiscale onderscheid tussen bestelwagens van particulieren en van ondernemers in de kilometerprijs blijft bestaan. Bestelwagens van particulieren gaan in het systeem van de kilometerprijs dus hetzelfde tarief betalen als een vergelijkbare (gewicht, brandstofsoort) personenauto. Ondernemers betalen een aangepast tarief, dat (conform de grondslag in de MRB) alleen is gebaseerd op het eigen voertuiggewicht. Net als personen- en vrachtauto's betalen bestelwagens voor ondernemers een opslag op het tarief voor de exploitatiekosten van het systeem.

4.2.4 Basistarief vrachtauto's

Het gemiddelde basistarief wordt gebaseerd op de verwachte opbrengsten in 2012 van de BZM en de MRB voor zover deze laatste voor zware vrachtauto's uitstijgt boven het Europees minimumtarief. Daarnaast betalen ook vrachtauto's hun deel van de exploitatiekosten via het kilometertarief. De differentiatie rondom dit gemiddelde sluit aan op de MRB-tarieven naar gewicht en de BZM-tarieven naar Euroklasse.

Uitgangspunt: geen dynamische parameters in tariefstelling vracht

Om redenen van kosten, eenvoud en uitlegbaarheid is er bij de tariefstelling voor gekozen om zo min mogelijk dynamische parameters in het systeem te betrekken. Anders gesteld: de hoogte van het verschuldigde tarief kan niet afhankelijk gesteld worden van handelingen van de houder van het voertuig c.q. de bestuurder, voor, tijdens of na de reis. Dit uitgangspunt raakt met name aan de tariefstelling voor vrachtwagens. Bij het opzetten van de tariefstructuur zijn ook de mogelijkheden bezien om de tarieven voor vrachtwagens afhankelijk te maken van dynamische parameters, zoals het aantal gebruikte assen en het wel of niet trekken van een aanhanger. Het hanteren van dynamische parameters vereist concreet dat de chauffeur op de registratievoorziening de actuele waarde kan instellen. Over de technische haalbaarheid van dynamische parameters bij beprijzing bestaan geen twijfels. In bijvoorbeeld het Duitse LKW-Mautsysteem dat al enige jaren functioneert, kan op de registratievoorziening het aantal assen worden ingesteld.

Om een aantal redenen is er desondanks voor gekozen om in het systeem van de kilometerprijs de tarieven voor vrachtwagens niet afhankelijk te maken van dynamische parameters. De keuze voor dynamische parameters:

- vereist een technisch complexere registratievoorziening, met de bijbehorende consequenties voor ontwikkeling en productie daarvan;
- leidt tot hogere handhavingsinspanningen. Dynamische parameters moeten door vrachtwagenchauffeurs zelf worden ingesteld op de registratievoorziening. Zoals met alles wat moet worden ingesteld, kunnen daarmee (al dan niet opzettelijk) fouten worden gemaakt. Het handhavingssysteem zal erop moeten toezien dat de ingestelde parameters overeenstemmen met de werkelijkheid; daarvoor moet extra handhavingsapparatuur worden ontwikkeld en er zal een forse extra personele inspanning moet worden gepleegd;
- leidt vanwege zowel de technische complicaties als de extra handhavingsinspanning tot aanzienlijke hogere kosten terwijl daar geen opbrengsten tegenover staan. De gehanteerde tariefstructuur

zonder dynamische parameters genereert immers een bepaald volume aan opbrengsten door uit te gaan van toegestane maximummassa van de vrachtwagen.

Overigens is het minimumtarief van de MRB dat in stand blijft voor zware vrachtwagens wel gedifferentieerd naar het aantal assen van het betreffende voertuig.

4.4 Het spitstarief

4.4.1 Doel: verbetering bereikbaarheid

Zoals in paragraaf 1.1 staat vermeld biedt dit wetsvoorstel de mogelijkheid om op bepaalde tijden en plaatsen een naar tijd en plaats gedifferentieerde opslag op het basistarief te heffen. Het doel van dit spitstarief is de bereikbaarheid te verbeteren en het gehele netwerk goed te laten functioneren. In de Nota Mobiliteit is vastgelegd dat het Rijk een gebiedsgerichte aanpak bevordert met inachtneming van de bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling. Op basis van netwerkanalyses en maatregelenpakketten maken het Rijk, de provincies, de WGR-plusregio's en de betreffende gemeenten gezamenlijk afspraken over hoe de deur-tot-deurbereikbaarheid te verbeteren¹¹⁰.

Drukke trajecten worden duurder, waardoor naar verwachting het aanbod van verkeer en daarmee de structurele congestie zal afnemen. Weggebruikers gaan op andere tijdstippen reizen, voor andere vormen van vervoer kiezen, meer carpoolen en zij zullen vaker routes kiezen waar geen spitstarief geldt. Het Rijk stelt uiteindelijk het besluit vast waarin wordt vastgelegd op welke plaatsen en tijdstippen het spitstarief geldt en wat de hoogte van dit tarief is. Hierbij zal niet alleen gekeken worden naar het gebied waarin het spitstarief zou moeten gelden, maar ook naar de gevolgen van het spitstarief in omliggende gebieden (netwerkbenadering). Indien in dergelijke gebieden negatieve neveneffecten worden verwacht op het gebied van milieu, bereikbaarheid en verkeersveiligheid, kan besloten worden een spitstarief niet in te stellen. Het spitstarief dient immers één doel: de verbetering van de bereikbaarheid zonder dat er elders nieuwe problemen worden gecreëerd. De wijze waarop vaststelling plaatsvindt en de invloed die decentrale overheden hebben op de besluitvorming wordt verder uitgewerkt in paragraaf 4.4.3.

Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat een differentiatie naar tijd en plaats zoals het spitstarief een effectieve methode kan zijn om de bereikbaarheid te verbeteren. Een dergelijke differentiatie heeft ten opzichte van het basistarief weinig effect op de totale mobiliteit, maar het leidt wel tot een extra afname van de structurele congestie van ongeveer 20%. De afname van congestie heeft positieve effecten op de nationale welvaart. Als gevolg van een betere doorstroming neemt de gemiddelde reistijd af en wordt de reistijd betrouwbaarder. Uit onderzoek blijkt dat het spitstarief leidt tot aanvullende welvaartvoordelen boven het basistarief.¹¹¹ Naast directe economische baten op het gebied van reistijdwinst zijn er ook indirecte economische effecten. Als gevolg van een verbeterde bereikbaarheid hebben bedrijven bijvoorbeeld toegang tot een grotere afzetmarkt. Ook kunnen werknemers werkplekken makkelijker bereiken. De Randstad wordt hiermee aantrekkelijker als vestigingsplaats voor bedrijven.¹¹²

Overigens kan niet voldoende worden benadrukt dat de introductie van het spitstarief niet op zichzelf staat. De invoering van een spitstarief is ingebed in een breed scala aan andere mobiliteitsbevorderende maatregelen. Zeker in spitsgevoelige regio's wordt, naast de introductie van een basistarief en in de

¹¹⁰ Kamerstukken II, 2005-2006, 29644, 61, blz. 3, 4.

¹¹¹ Kosten en baten varianten Anders Betalen voor Mobiliteit, Ecorys, april 2007, blz. 25. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 1.

¹¹² Beprijzing van het wegverkeer. De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en de economie, Ruimtelijk Planbureau, 2007, blz. 27.

toekomst een spitstarief, ook volop ingezet op mobiliteitsmanagement. In de toekomst zal dan ook maatwerk moeten worden geleverd: per regio zal voorzichtig begonnen worden met de invoering van een spitstarief.

4.4.2 Structurele congestie

Het is niet de bedoeling om zonder voldoende aanleiding weggedeelten aan te wijzen waar een spitstarief gaat gelden. Er zal tenminste sprake moeten zijn van een breed aanvaard knelpunt dat ook in de regio al langer als zodanig bekend staat. Een spitstarief kan daarom alleen worden vastgesteld als is aangetoond dat er sprake is van structurele congestie of als structurele congestie wordt verwacht en deze met een spitstarief kan worden opgelost. Bestaande of verwachte incidentele knelpunten, bijvoorbeeld als gevolg van ongevallen of wegwerkzaamheden van tijdelijke aard, vallen hier in principe niet onder, tenzij de werkzaamheden een zeer lange tijd in beslag nemen. De uitwerking van het begrip "structurele congestie" vindt plaats bij algemene maatregel van bestuur. Overwogen wordt voor het hoofdwegennet als uitgangspunt bij het bepalen van structurele congestie de intensiteits-capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) te nemen, al dan niet in samenhang met de filezwaarte (= filelengte * fileduur). Voor het onderliggend wegennet zijn op dit moment nog geen indicatoren beschikbaar.

Indien de I/C-verhouding volgens een modelstudie op dagen in de spits op een wegvak boven de 0,8 uitkomt of wanneer in de praktijk wordt gesignaleerd dat op bepaalde wegvakken files vaak voorkomen (bijvoorbeeld vaker dan 150 keer per jaar, helft van de dagen) dan is dat een goede indicatie voor het optreden van structurele congestie. Deze norm is vaak in onderzoeken gebruikt, onder andere in de onderzoeken voor het Platform. Ook voor de houder van het motorrijtuig is een dergelijke invulling van structurele congestie goed te begrijpen; het betreft grosso modo die trajecten die vaak in fileberichten genoemd worden. In deze benadering zal het ongeveer gaan om de trajecten uit de file top-50. Overigens is de I/C-verhouding een modelmatig concept dat per regio ook praktisch uitgewerkt zal moeten worden. Dit is met name het geval als in een regio - en dan vooral buiten het hoofdwegennet - zich ook andere gevallen van structurele congestie voordoen dan naar voren komt uit een I/C-verhoudingsnorm.

De precieze bepaling van de locaties waar het spitstarief geldt, is maatwerk. Dit kan daarom dan ook alleen in overleg met decentrale overheden en andere wegbeheerders plaatsvinden. De precieze plaatsbepaling voor de weggebruiker moet logisch en herkenbaar zijn, bijvoorbeeld wegvakken tussen knooppunten of afslagen in plaats van "snippers" wegvakken waar de I/C-verhouding boven de 0,8 uitkomt. In zo'n geval zullen ook de tussengelegen wegvakken daarbij worden betrokken. Verder kan het wenselijk zijn, bijvoorbeeld in verband met het voorkomen van sluipverkeer of andere negatieve effecten op de leefomgeving, om verschillende wegvakken aan te wijzen, eventueel in het beheer van verschillende wegbeheerders. In een dergelijk geval ontstaat als het ware een zone waarbinnen het spitstarief is verschuldigd.

4.4.3 Aanwijzing locaties spitstarief

Het besluit waarbij wordt bepaald op welke locaties het spitstarief van toepassing is, wordt door het Rijk vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur. Behoefte is aan regie door de landelijke overheid, ook om te voorkomen dat er onnodig of ontijdig spitsgebieden worden aangewezen. Spitsgebieden zullen slechts daar worden aangewezen waar dat vanwege de (verwachte) structurele congestie nodig is. Zoals hiervoor aangegeven zal het Rijk de betrokken gemeenten, provincies, stadsregio's en waterschappen via de gebiedsgewijze netwerkaanpak nauw betrekken bij de toepassing van het spitstarief. Tijdens de bestuurlijke overleggen met de regio's, bijvoorbeeld in het kader van het MIRT, zal op een integrale wijze worden gekeken naar de mogelijke oplossingen van de gesignaleerde knelpunten in de betreffende regio. Hierbij zullen benutten, beprijzen en bouwen in onderlinge

samenhang worden bekeken en zullen tevens afspraken worden gemaakt over het flankerend beleid, zoals mobiliteitsmanagement en openbaar vervoer.

Indien wordt overwogen om een spitstarief te heffen op een weg van een decentrale overheid die niet betrokken is geweest bij de hiervoor omschreven netwerkaanpak, dan wordt daartoe pas besloten na overleg met het bestuur van desbetreffende decentrale overheid. Uiteraard staat het andere wegbeheerders en andere overheden vrij om de minister te verzoeken een spitstarief vast te stellen. Dit zal alleen kunnen indien wordt voldaan aan de voorwaarden die eerder in paragraaf 4.4.1 en 4.4.2 zijn genoemd: door het vaststellen van het spitstarief moet de bereikbaarheid worden verbeterd, er moet sprake zijn van structurele congestie en er moet worden nagegaan welke gevolgen er zijn te verwachten voor het verkeer op de wegen gelegen in de nabije omgeving van de aan te wijzen weggedeelten.

Verder is het bestuur van een decentrale overheid belanghebbend als deze een weg beheert naast of in de buurt van andere wegen waarop mogelijk een spitstarief wordt geheven. Voorkomen moet worden dat het verkeer dat op de ene weg een spitstarief verschuldigd wordt, op grote schaal kiest voor een andere weg, tenzij dit op die andere weg niet leidt tot congestie of nadelen anderszins. Daarom worden voordat tot aanwijzing van locatie waar het spitstarief geldt, wordt overgegaan, de verwachte effecten voor omliggende wegen in kaart gebracht. Een dergelijk onderzoek kan bijvoorbeeld leiden tot uitbreiding van de wegvakken waarop het spitstarief van toepassing is (mogelijk met inbegrip van een gedeelte van het onderliggend wegennet dat anders als sluiproute wordt gebruikt) of tot het afzien van de voorgenomen aanwijzing van een wegvak. Voordat een besluit tot vaststellen van een spitstarief genomen kan worden zal ook de openbare voorbereidingsprocedure uit de Algemene wet bestuursrecht van toepassing zijn. Dit betekent dat belanghebbenden - zoals weggebruikers, bedrijven en maatschappelijke organisaties - zienswijzen naar voren kunnen brengen voordat het besluit wordt genomen.

Mede in verband met de herkenbaarheid voor de weggebruiker ligt het voor de hand om zo mogelijk op vaste momenten weggedeelten waar een spitstarief wordt geheven aan te passen. Het is weinig zinvol om een weggedeelte aan te wijzen en dan op korte termijn de aanwijzing voor dat weggedeelte weer te wijzigen. Na de eerste keer dat weggedeelten zijn aangewezen lijkt het voor de hand te liggen vervolgens jaarlijks te bezien welke weggedeelten later nog meer aangewezen zouden moeten worden (rekening houdend met structurele congestie) en welke aangewezen locaties waar het spitstarief geldt van de lijst kunnen worden geschrapt. In verband met de zorgvuldige voorbereiding van dergelijke aanwijzingsbesluiten (en de daarmee gepaard gaande onderzoeken, inspraak en communicatie) ligt het niet voor de hand om wijzigingen vaker door te voeren, onvoorziene gevallen daargelaten.

4.4.4 Gevolgen voor het onderliggend wegennet

Bij toepassing van een spitstarief is niet uit te sluiten dat een gedeelte van het verkeer zich verplaatst van het hoofdwegennet naar het onderliggende wegennet. Of dit optreedt en de mate waarin dit tot problemen leidt, hangt van een groot aantal factoren af. Zo is de precieze hoogte van het spitstarief van invloed (het verschil met het basistarief), alsmede het precieze traject van het weggedeelte waar het tarief gaat gelden. Bij de voorbereiding van het besluit om een spitstarief te heffen zal daarom ook onderzocht moeten worden wat de gevolgen zijn van toepassing van het spitstarief voor het verkeer op de wegen, gelegen in de nabije omgeving van de desbetreffende weggedeelten. Dit zou er toe kunnen leiden dat er meer weggedeelten worden aangewezen of dat er op die plek gebruik wordt gemaakt van een schouderstarief (zie ook paragraaf 4.5).

In zijn algemeenheid is hierbij van groot belang te beseffen dat naar verwachting door invoering van het basistarief de totale hoeveelheid verkeer op alle wegen zal afnemen met 8%.¹¹³ Ook de invoering van het spitstarief zelf leidt tot een forse afname van verkeer in spijtijden, ook op het onderliggend wegennet. Gevolg hiervan is dat de totale afname van de mobiliteit dermate hoog is, dat het omrijdeffect geheel wordt gecompenseerd. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het verkeer in de spijperiode op het onderliggend wegennet gemiddeld eveneens met ongeveer 8% afneemt.¹¹⁴ Bovenstaande effecten zijn op een nationaal niveau berekend. Echter, op specifieke locaties op het onderliggend wegennet kan sprake zijn van een verslechtering van de bereikbaarheid. Vooral grotere doorgaande wegen op het onderliggende wegennet, parallel aan wegen met een spitstarief, krijgen meer verkeer te verwerken. Dit extra verkeer zorgt voor slechtere doorstroming, hindert en kan van invloed zijn op de verkeersveiligheid. In sommige gevallen liggen deze wegen bovendien nabij woningen zodat ook bijvoorbeeld de lokale luchtkwaliteit en de geluidsoverlast een aandachtspunt is. De toename op deze wegen is afhankelijk van: de hoogte van het basistarief, de fijnmazigheid van het netwerk, de vormgeving van het spitstarief en het verschil in hoogte tussen het basistarief en het spitstarief.

4.4.5 Bepaling van tijdstippen

Belangrijke vraag is op welke tijdstippen een spitstarief verschuldigd zal zijn. Om de files te verminderen, wordt deze opslag bij de invoering van het spitstarief eerst ingezet in die perioden wanneer het het drukst is en er de meeste files staan. In alle onderzoeken is steeds uitgegaan van tijdvakken van 7 – 9 uur in de ochtend en van 16 –18 uur in de middag. De ervaring is ook dat de filedruk op deze tijdstippen het hoogst is. Het wettelijk systeem biedt de mogelijkheid dat per regio of per wegvak gedifferentieerd wordt in tijdsperioden waarover het spitstarief verschuldigd is. De spij in Amsterdam duurt in de praktijk soms langer dan in Leeuwarden. Het ligt voor de hand om bij de eerste invoering van het spitstarief overal dezelfde tijdvakken aan te houden waarbinnen dat tarief verschuldigd is. Hierbij gelden dezelfde argumenten als bij de bepaling van de hoogte van het tarief. Een dergelijk uniforme tijdvakbepaling vergroot de herkenbaarheid voor de houder van het motorrijtuig en geeft de mogelijkheid om ook op dit punt “in het echt” ervaring op te doen met dit tarief. Bovendien stelt het bij aanvang minder hoge eisen aan het heffingssysteem dan indien sprake zou zijn van allerlei verschillende tijdvakken op verschillende locaties. Ook biedt het wetsvoorstel de mogelijkheid een schouderstarief (naar tijd) in te voeren (zie ook paragraaf 4.5). Een schouderstarief kan bijvoorbeeld worden toegepast om negatieve neveneffecten van een spitstarief (sluipverkeer) tegen te gaan. Indien hiertoe wordt overgegaan geldt ook hierbij dat het bij aanvang wenselijk is dat die dan overal in hetzelfde tijdvak gaat gelden.

4.4.6 Kenbaarheid tarieven, tijdstippen en plaatsen

Wil het spitstarief werken zoals het bedoeld is en wil er sprake zijn van draagvlak bij de houders van de motorrijtuigen, dan is het van cruciaal belang dat er geen misverstanden bestaan over de geldende tarieven, over de tijdstippen waarop die gelden en de plaatsen waarop ze van toepassing zijn. Daarom zal gezorgd worden voor een goede bekendmaking. De weggebruiker moet op eenvoudige wijze kennis kunnen nemen waar en wanneer een spijheffing geldt. Dit geldt niet alleen voor de dagelijks rijder die veelal hetzelfde traject aflegt. Ook voor een weggebruiker die incidenteel van een bepaalde weg gebruik maakt moet vooraf duidelijk zijn of hij op enig moment “extra” moet betalen. Om bekend te maken waar en wanneer een spitstarief wordt gevraagd kan gebruik worden gemaakt van

¹¹³ Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met LMS, 4Cast, december 2006, blz. 18. Bijlage bij kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 1 Omvang is afhankelijk van de mate van BPM afbouw. Deze effecten kunnen nog wijzigen

¹¹⁴ Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met LMS, 4Cast, december 2006, blz. 18. Bijlage bij kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 1 deze effecten kunnen nog wijzigen

internettoepassingen, fysieke aanduidingen langs de weg, meldingen via de registratievoorziening in motorrijtuigen, etc.

4.5 De hoogte van het spitstarief

Naar de hoogte van het spitstarief en de werking daarvan is inmiddels veel onderzoek gedaan. Algemene conclusie daaruit is dat bij een hoger tarief de verkeerseffecten groter zijn.

Het wetsvoorstel bepaalt dat in de algemene maatregel van bestuur die definieert waar het gebied waar het spitstarief geldt, ook de hoogte van het spitstarief wordt vastgelegd. Het wetsvoorstel bepaalt alleen de bandbreedte waarbinnen dit tarief moet blijven. Het spitstarief kan daardoor verschillen per weggedeelte, alsmede per dag waarop en per periode waarin gebruik wordt gemaakt van het weggedeelte. Daarmee bestaat de mogelijkheid om in de toekomst de precieze hoogte van het tarief af te stemmen op de mate van congestie op een weggedeelte. Vooralsnog bestaat het voornemen om, in verband met de uitlegbaarheid voor automobilisten, bij eerste voorzichtige invoering van het spitstarief op alle wegvakken waarbij sprake is van structurele congestie te werken met één en hetzelfde tarief. Een dergelijk uniform spitstarief vergroot de herkenbaarheid voor de houder van het motorrijtuig en is eenvoudig te berekenen. Ook geeft het de mogelijkheid om ook "in het echt" ervaring op te doen met deze heffing en stelt het bij aanvang minder hoge eisen aan het heffingssysteem dan indien sprake zou zijn van allerlei verschillende tarieven op verschillende tijdstippen op verschillende wegvakken. Na verloop van tijd, wanneer de weggebruikers gewend zijn geraakt aan het nieuwe systeem, is ook meer tariefdifferentiatie mogelijk.

Overigens kan het wenselijk zijn om op dit laatste uitgangspunt één uitzondering te maken, namelijk bij het gebruik maken van zogenaamde schoudertarieven. Een schoudertarief is een lager tarief voor een periode vóór en een periode na de spits, dan wel een lager tarief op de omliggende alternatieven voor het te beprijzen wegvak. Zowel vanuit economisch oogpunt als uit verkeerskundig oogpunt kan het zinvol zijn om dergelijke tarieven in te voeren. Een dergelijk schoudertarief, dat gekwalificeerd kan worden als een differentiatie naar tijd of plaats, zal mogelijk op de helft van het volledige spitstarief worden bepaald. Overigens is het ook denkbaar dat een schoudertarief wordt ingevoerd op gedeelten van het onderliggend wegennet dat parallel ligt aan het hoofdwegennet. Op deze wijze kan sluipverkeer worden voorkomen dan wel verminderd.

4.6 Spitsbesluit niet vatbaar voor beroep

Bij de totstandkoming van een besluit waarbij voor een bepaald gebied een spitstarief wordt vastgesteld is de openbare voorbereidingsprocedure uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Het is niet mogelijk een beroep tegen dit besluit in te stellen, omdat de vaststelling van een spitsbesluit op de negatieve lijst - behorend bij de Awb- is geplaatst. In het wetsvoorstel is hiervoor gekozen omdat niet geheel uitgesloten kan worden dat het besluit waarbij het spitstarief wordt vastgesteld niet alleen elementen bevat die het karakter hebben van een algemeen verbindend voorschrift, maar ook elementen die het karakter hebben van een beschikking. Tegen algemeen verbindende voorschriften stelt de Awb géén beroep op de bestuursrechter open.¹¹⁵

Het algemeen verbindende karakter van het besluit blijkt onder meer uit het volgende. De besluitvorming ten aanzien van het spitstarief is aan strikte voorwaarden gebonden er is nauwelijks sprake van een discretionaire bevoegdheid: het besluit kan alleen maar worden genomen indien dit noodzakelijk is in verband met de bereikbaarheid doordat er sprake is van structurele of te verwachten structurele congestie. De criteria voor structurele congestie worden nauwkeurig omschreven en bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld. Met andere woorden: er is sprake van een gebonden

¹¹⁵ Zie artikel 8:2 Awb.

besluit. Ook is er - anders dan bij bijvoorbeeld een Tracébesluit - geen sprake van de aanleg of wijziging van bijvoorbeeld een infrastructurele voorziening met daaraan gekoppeld gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Er wordt uitsluitend een tarief vastgesteld dat voor iedereen geldt en geen ruimtelijke gevolgen heeft.

Het feit dat dit besluit niet vatbaar is voor beroep betekent niet dat het besluit aan rechterlijke toetsing is onttrokken. Het is voor een ieder mogelijk de rechtmatigheid jegens hem/haar aan de burgerlijke rechter voor te leggen. De rechtsbescherming is daarmee goed gewaarborgd.

5. DE ORGANISATIE EN DE UITVOERING

5.1 Inleiding

5.1.1 Organisatorische uitgangspositie

Zoals in paragraaf 2.4 staat omschreven kent de organisatie van de inning vijf pijlers: (i) de registratie van de verreden kilometers, (ii) de verzending van de gebruiksgegevens van het motorrijtuig, (iii) de berekening van het te betalen bedrag, (iv) de inning van dat bedrag bij de houder (ofwel de betaling) en (v) het toezicht op en de handhaving van de regels voor de inning en betaling. De basisorganisatie voorziet vooralsnog in alle vijf peilers, de markt kan om te beginnen diensten aanbieden voor de eerste twee. Het gaat dan bijvoorbeeld om het ontvangen en zonodig aggregeren van geregistreerde gebruiksgegevens en doorzending daarvan aan het inningsbureau. Een private dienstverlener is verplicht - op verzoek - verplaatsingsgegevens ter beschikking te stellen aan de houder aan wie zij de diensten aanbiedt. Deze gegevens kan de houder gebruiken om inzicht te krijgen in zijn verplaatsingsgedrag. Op grond van het wetsvoorstel kan een private dienstverlener diensten aanbieden als deze dienstverlener door de Minister van Verkeer en Waterstaat is erkend en als onder meer de door hem geleverde registratievoorziening aan de gestelde eisen voldoet. Dit wordt uitgewerkt in paragraaf 5.2.

Bij de beantwoording van de vraag in welke mate marktwerking in de organisatie van de kilometerprijs kan worden doorgevoerd heeft de regering vooral gekeken in hoeverre er op het moment van inwerkingtreding een goed werkende en betrouwbare organisatie in het leven geroepen kan worden, die betaalbaar, gebruikersvriendelijk en technisch innovatief is. Vertrekpunt bij de vormgeving van de organisatie is dat deze de doelstellingen van het wetsvoorstel moet faciliteren. Dat wil zeggen dat mede met behulp van tarifiering een eerlijker stelsel ontstaat, waarmee tegelijkertijd een trefzeker bereikbaarheids- en milieubeleid gevoerd kan worden. Eerlijker wil vooral zeggen dat anders dan nu wordt betaald voor het *gebruik* van een motorrijtuig en niet voor het bezit.

5.1.2 Synergie tussen overheid en markt

Het is voor de Staat van belang om vooraf inzicht te hebben in de kosten van het inningsbureau. Bovendien moet er op het moment van inwerkingtreding een goed werkend inningsbureau aanwezig zijn. Daarom zet dit wetsvoorstel in op twee sporen. Het hoofdspoor biedt private partijen de gelegenheid om hun diensten in het kader van de kilometerprijs aan te bieden en registratievoorzieningen op de markt te brengen. Tegelijkertijd wordt er door het Rijk als terugvaloptie een basisorganisatie in het leven geroepen ('garantiespoor') in combinatie met gecertificeerde registratievoorzieningen. Dit tweesporenbeleid leidt naar verwachting tot een onderlinge versterking van de publieke organisatie en de markt. Zo wordt aan de ene kant gewaarborgd dat er een effectieve organisatie ontstaat die het publieke belang afdoende borgt en de continuïteit van het stelsel waarborgt en daarmee inkomsten voor het infrastructuurfonds. Aan de andere kant wordt bereikt dat deze organisatie efficiënt werkt en worden technologische innovaties en extra diensten gestimuleerd. Doordat de Staat zich financieel committeert en investeert in het inningsbureau, wordt de kans vergroot dat er zich voldoende zakelijke aanbieders aandienen. Bovendien gaat er van de publieke organisatie een integrerende werking uit wat betreft de (technische) systemen. Tegelijkertijd bestaat er grote vrijheid voor de markt om zelf faciliteiten te bieden voor aanvullende diensten die voor de weggebruiker c.q. autobezitter interessant zijn. De markt voor de kilometerprijs staat steeds open voor nieuwe commerciële aanbieders.

De mogelijkheden tot volledige privatisering zijn nog niet in beeld gebracht. Er wordt nog gewerkt aan onderbouwingen vanuit de markt om 'MSP end-to-end' te realiseren. Hierbij zouden marktpartijen ook inning en dwanginvordering op zich kunnen nemen. De randvoorwaarden waaronder marktpartijen dit

willen realiseren zijn nog niet helder gesteld. Voorts is het nog onzeker of marktpartijen alle onderdelen zoals dwanginvordering en afdoening van bezwaarschriften in hun dienstverlening willen opnemen. Om dit in beeld te brengen is aanvullend onderzoek gestart voor een nadere uitwerking van de mogelijkheden voor het uitbesteden van de inning inclusief dwanginvordering aan marktpartijen. Centrale vraag is of de inning door marktpartijen past binnen de geldende juridische en financiële regelgeving en welke consequenties dit heeft voor het ontstaan van eventuele extra financiële toezichttaken die belegd moeten worden. Een uitspraak op dit punt is wenselijk om ervoor te zorgen dat marktpartijen zich tijdig kunnen voorbereiden op diensten die zij in de toekomst kunnen aanbieden. De randvoorwaarden zullen met de markt worden besproken waarna de resultaten zullen ook worden getoetst bij de relevante maatschappelijke organisaties en overige marktpartijen. Naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek kan het wetsvoorstel worden aangepast. In dit hoofdstuk wordt de uitvoering van het stelsel verder toegelicht.

5.2 Eisen aan de private uitvoeringsorganisatie

Private ondernemingen krijgen op grond van dit wetsvoorstel de mogelijkheid onderdelen van publieke taken uit te voeren. Het gaat dan om de registratie van de verreden kilometers en de verzending van geaggregeerde kilometers aan het inningsbureau. Daarom vindt de regering het noodzakelijk dat aan deze ondernemingen en aan de wijze waarop die taken worden uitgevoerd eisen worden gesteld. De erkenningseisen worden uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur. Deze eisen hebben alleen betrekking op de taken die zien op de uitvoering van de kilometerprijs en zien in ieder geval op het systeem waarmee de dienstverlener de geaggregeerde gegevens aanbiedt aan het inningsbureau. Verder worden eisen gesteld aan de duurzaamheid en continuïteit van de onderneming. Het gaat dan vooral om eisen aan de rechtsvorm, de financiële draagkracht, de verwerkingscapaciteit en de kwaliteit van de dienstverlening. De aan de private organisaties te stellen eisen betreffen ook de bescherming van de persoonlijke levenssfeer; de juiste invulling hiervan is een voorwaarde voor het verlenen van de erkenning.

5.3 Bepaling en facturering verschuldigd bedrag

5.3.1 Bepaling verschuldigd bedrag

De hoogte van de door de houder te betalen kilometerprijs wordt gebaseerd op het geregistreerde gebruik. De registratievoorziening houdt het aantal afgelegde kilometers bij en de plaats en tijd waarop deze zijn afgelegd. Deze registratievoorziening kan de houder verkrijgen bij de overheid of bij een private aanbieder. De geregistreerde gegevens worden al of niet via een private dienstverlener gezonden aan het inningsbureau. In juridische zin blijft de houder in alle gevallen verantwoordelijk voor de verstrekking van de geregistreerde gegevens, ook als deze werkzaamheden in de praktijk door een private dienstverlener worden verricht. Zoals in paragraaf 3.4 staat aangegeven, worden krachtens het wetsvoorstel vereisten aan de registratievoorziening gesteld. In combinatie met de voertuigkenmerken wordt aan de hand van deze gegevens de verschuldigde kilometersprijs bepaald. De houder van een motorrijtuig (exclusief die buitenlandse vrachtwagens die geen gebruik maken van de registratievoorziening) is de kilometerprijs materieel gezien verschuldigd op het moment dat een afgelegde kilometer is geregistreerd.

5.3.2 Facturering

De houder moet binnen een maand na afloop van het tijdvak de over dat tijdvak verschuldigde kilometerprijs betalen aan het inningsbureau. Er worden voorzieningen getroffen waardoor houders die niet kiezen voor automatische afschrijving, zelf de hoogte van het over dat tijdvak te betalen bedrag

kunnen bepalen (bijvoorbeeld op het internet). Bij wijze van serviceverlening stuurt het inningsbureau wel een factuur aan de houder. Deze factuur heeft het karakter van een kennisgeving of een betalingsherinnering; het is geen beschikking (zie toelichting in paragraaf 5.6). Deze opzet is sterk vergelijkbaar met de systematiek van de Wet op de Motorrijtuigenbelasting.

Het is mogelijk dat in een kalenderjaar een wisseling van het houderschap van het motorrijtuig heeft plaatsgevonden door een wijziging van de tenaamstelling van het kentekenbewijs. Een dergelijke situatie doet zich meestal voor bij verkoop van een motorrijtuig. De oude houder wordt dan belast voor de kilometers die in de kalendermaand gedurende zijn houderschap zijn geregistreerd en de nieuwe houder wordt belast voor de kilometers die in de kalendermaand gedurende zijn houderschap zijn geregistreerd.

5.4 Betaling en dwanginvordering

5.4.1 Betaling

De houder van het motorrijtuig moet de verschuldigde kilometerprijs binnen een maand na afloop van het betrokken tijdvak betalen. Indien hij de rekening niet op tijd heeft betaald, wordt aan de houder van het motorrijtuig een aanmaning gezonden. Mocht de aanmaning niet binnen twee weken na dagtekening van die aanmaning geheel zijn betaald, dan wordt de in rekening gebrachte kilometerprijs zonder nadere beschikking verhoogd.

5.4.2 Dwanginvordering

Het succes van de kilometerprijs staat of valt met de geloofwaardigheid en de vastberadenheid waarmee de inning van de verschuldigde kilometerprijs wordt vormgegeven. Daarom bevat het wetsvoorstel instrumenten waarmee betaling van niet betaalde maar wel verschuldigde kilometerprijs effectief kan worden afgedwongen. Voor de naleving is echter ook de bereidheid van het inningsbureau om dat instrumentarium zo nodig ten volle te benutten van wezenlijk belang. Beide elementen moeten ertoe leiden dat praktisch alle betalingsplichtigen tot betaling overgaan. Anders zou sprake zijn van onwenselijke inkomstenderving.

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan, indien de in rekening gebrachte kilometerprijs vermeerderd met de kosten ook na de aanmaning niet geheel is voldaan, verhaal nemen op de vermogensbestanddelen van de houder. Ook kan het motorrijtuig van de houder zelf of een ander motorrijtuig waarover hij mag beschikken buiten gebruik worden gesteld. Het kan hier ook gaan om een motorrijtuig dat niet behoort tot de vermogensbestanddelen van de houder, maar het eigendom is van een derde. Deze mogelijkheid is ook opgenomen in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften ("Wet Mulder"). Toepassing is aan de orde in bijvoorbeeld het geval dat de houder bij een steeds verder oplopende geldschuld zijn eigen voertuig verkoopt en vanaf dat moment gebruik gaat maken van een voertuig dat op naam staat van een ander. Indien de verschuldigde bedragen niet zijn betaald kan worden overgaan tot verkoop, eigendomsoverdracht aan een derde om niet of tot vernietiging van het motorrijtuig. In laatste instantie behoort ook de gijzeling van de houder tot de mogelijkheden. Dit wordt alleen toegepast bij een schuld van € 2.000,- of meer.

Het wetsvoorstel voorziet er ook in dat de kosten van de verzending van aanmaningen en de toepassing van andere instrumenten van dwanginvordering in rekening worden gebracht. Het hier beschreven traject van dwanginvordering ziet dus niet alleen op de hoofdsom zelf maar ook op de kosten die het inningsbureau in het kader van het dwanginvorderingstraject moet maken.

In dit wetsvoorstel is voor de regeling van de dwanginvordering aangesloten bij regeling voor de inning van bestuurlijke geldschulden zoals opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht. Vanuit de Wet

Administratiefrechtelijke handhaving verkeersovertredingen (ook bekend als de Wet Mulder) zijn enkele aanvullende instrumenten opgenomen.

5.5 Nabetaling

Het wetsvoorstel voorziet ook in de mogelijkheid voor het inningsbureau om "na te heffen" in gevallen waarin er te weinig kilometerprijs in rekening is gebracht. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een situatie waarin het motorrijtuig een verandering heeft ondergaan die, als het inningsbureau daar tijdig weet van zou hebben gehad, zou hebben geleid tot een ander tarief en dus een andere factuur. Concreet valt te denken aan bijvoorbeeld de toename van de toegestane maximummassa van het motorrijtuig of de installatie van een LPG-tank. De bevoegdheid om tot naheffing over te gaan vervalt vijf jaar na het einde van het kalenderjaar waarin de kilometerprijs verschuldigd is geworden.

5.6 Rechtsbescherming

5.6.1 Factuur geen beschikking

De betalingsplichtige ontvangt een factuur voor de kilometerprijs. De factuur is geen beschikking in de zin van de Awb. In het wetsvoorstel is gebruik gemaakt van de mogelijkheid van de Awb om bij wettelijk voorschrift te bepalen dat een geldsom moet worden betaald zonder dat dit bij beschikking is vastgesteld¹¹⁶. Deze bepaling is met de vierde tranche in de Awb opgenomen. In de memorie van toelichting bij de vierde tranche staat hierover dat deze mogelijkheid met name bedoeld is voor een aantal belangrijke geldschulden die met grote regelmaat moeten worden betaald en waarvoor het niet voor de hand ligt dat iedere keer een beschikking moet worden vastgesteld. Dit komt met name voor bij schulden aan de overheid zoals bij de afdracht van omzetbelasting en premies door werkgevers. Deze mogelijkheid wordt op dit moment ook al veelvuldig toegepast bij fiscale wetgeving. Zie bijvoorbeeld artikel 19 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, artikel 14 van de Wet op de omzetbelasting 1968, artikel 14 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, artikel 27 van de Wet op de loonbelasting 1964 en artikel 17 van de Wet op belastingen van rechtsverkeer.

De regering vindt toepassing van artikel 4.4.1.4 Awb, eerste lid, bij de kilometerprijs mogelijk omdat het uitgangspunt is dat datgene wat de registratievoorziening registreert juist is. In de certificeringsbepalingen die op grond van artikel 4.4, tweede lid, worden vastgesteld zal als één van de vereisten worden opgenomen dat de betrouwbaarheid nagenoeg 100% moet zijn. Vervolgens zal de registratievoorziening na de inbouw ook getest worden zodat ook uitgesloten wordt dat juist deze ene registratievoorziening niet goed functioneert.

In het wetsvoorstel is een bepaling opgenomen dat de kilometerprijs verschuldigd is vanaf het moment dat de registratievoorziening de geregistreerde kilometers opslaat. In feite doet daarmee de registratievoorziening de aangifte. De geaggregeerde kilometers zullen hetzij door de registratievoorziening hetzij door de private dienstverlener naar het publieke inningsbureau worden verzonden. Deze zal bij wijze van service - net als bijvoorbeeld bij de MRB - aan de houder een factuur versturen. Voor de houders die geen machtiging tot automatische incasso hebben afgegeven zal daarbij een acceptgiro worden gevoegd.

Omdat uitgangspunt is dat de registratievoorziening goed functioneert wordt - anders dan bij fiscale wetgeving - in het wetsvoorstel geen bepaling opgenomen dat een houder bezwaar kan maken tegen de aangifte door de registratievoorziening en de daarop volgende betaling van de kilometerprijs door de houder. Als gezegd is het uitgangspunt dat datgene dat de registratievoorziening registreert juist is. Het is daarom weinig doelmatig wanneer tegen iedere maandelijkse factuur bezwaar en beroep zou

¹¹⁶ Artikel 4.4.1.4, eerste lid, Awb.

openstaan. Bovendien beperkt dit in hoge mate de administratieve lasten voor burgers en bedrijven (zie ook paragraaf 9.5).

5.6.2 Mogelijkheden bezwaar en beroep

In het wetsvoorstel is een voorziening getroffen die mogelijk maakt om onjuistheden, die ook in dit systeem nooit geheel uit te sluiten zijn, op eenvoudige wijze te laten corrigeren.

Er is een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om aanvraag te doen tot teruggaaf van teveel betaalde kilometerprijs op een aantal limitatief opgesomde gronden. Deze gronden betreffen niet de werking van de registratievoorziening, en daarmee niet de registratie van het aantal gereden kilometers. Het zal vooral gaan om: een factuur die is gestuurd aan iemand die geen houder is of er is over hetzelfde tijdvak meer dan één factuur gestuurd. Tegen het besluit tot teruggaaf van teveel betaalde kilometerprijs staat bezwaar en beroep ingevolge de Awb open. Op deze wijze is de rechtsbescherming voor houders verzekerd.

Verder zijn naheffingen - zoals omschreven in paragraaf 5.5 - beschikkingen in de zin van de Awb. Tegen deze beschikkingen staat derhalve bezwaar en beroep open.

5.6.3 Aantallen bezwaar en beroep

In paragrafen 5.6.1 en 5.6.2 is de systematiek beschreven waarbij de houder binnen een maand de door hem verschuldigde kilometerprijs moet voldoen. In die opzet staat er tegen de betalingsverplichting zelf geen bezwaar en beroep open. Wel kan de houder een verzoek indienen tot teruggave van het teveel betaalde. De beslissing op dat verzoek is een beschikking en daartegen kan bezwaar en beroep worden ingesteld.

De indiening van een verzoek tot teruggaaf en daarop te nemen beschikkingen hebben samen een zeefwerking; eventuele fouten bij de inning komen zo aan de dag en kunnen met een positieve beschikking worden gerectificeerd. De zorgvuldigheid waarmee dit gebeurt, is uiteraard mede bepalend voor het percentage bezwaarschriften. Aan het inningsbureau zullen daaromtrent hoge zorgvuldigheidseisen worden gesteld. Naar verwachting zal daarom slechts 2% van de houders overgaan tot het indienen van een dergelijk verzoek. Door het grote aantal facturen gaat het dan toch nog om circa twee miljoen verzoeken.

Met het oog op de belasting van het inningsbureau en, in het verlengde daarvan de Rechterlijk Macht, is het nodig een inschatting te maken van de aantallen bezwaarschriftprocedures en beroepsprocedures. Op basis van ervaringscijfers van de Wet op de Motorrijtuigenbelasting 1994, de Wet op de Studiefinanciering, de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersovertredingen en de Wet waardering onroerende zaken lijkt een percentage indieners van bezwaarschriften dat tussen de 1 en 3% ligt, reëel. Uitgaand van twee miljoen beschikkingen op verzoek tot teruggaaf gaat het dan concreet om tussen de 20.000 en 60.000 bezwaarschriften. Hiervan gaat, op grond van dezelfde ervaringscijfers, zo'n 3% in beroep; dan gaat het dus om 600 tot 1800 beroepszaken.

Overigens leiden ook beschikkingen tot nabetaling en handavingsbeschikkingen tot bezwaar en beroep. Daarbij gaat het naar verwachting om circa 32.000 bezwaarschriften en circa 1000 beroepszaken (uitgaande van 1 miljoen handavingsbeschikkingen).

6. DE INVOERING

6.1 Inleiding

In de invoeringsfase van de kilometerprijs worden twee processen onderscheiden: de omzetting van de belastingen BPM, MRB en BZM enerzijds, en de ingroei van het wagenpark van het oude in het nieuwe systeem anderzijds. Strikt genomen zijn dit twee los van elkaar staande processen, die hieronder dan ook afzonderlijk worden beschreven. Er moet echter wel een brug tussen beide worden geslagen. Dit komt aan de orde in de laatste paragraaf.

6.2 Invoering van de kilometerprijs

6.2.1 Gefaseerde invoering

Stelselherzieningen zoals de invoering van de kilometerprijs zijn gecompliceerde operaties. Het vraagt niet alleen om organisatorische aanpassingen en de ontwikkeling en introductie van nieuwe technische systemen, maar ook om de introductie en herschikking van taken en bevoegdheden van diverse diensten en de herschikking van financiële stromen. Alhoewel het voor de weggebruiker het duidelijkst zou zijn als het stelsel in één keer zou worden ingevoerd, is dat vooral om technische en organisatorische redenen niet mogelijk. Daarom heeft de regering gekozen voor een gefaseerde invoering. In de brief van 30 november 2007 aan de Tweede Kamer is reeds gemeld dat het kabinet wil starten met het vrachtvervoer in 2011. In 2012 wordt vervolgens stapsgewijs begonnen met de invoering voor motorrijtuigen voor personenvervoer. De houders van motorrijtuigen hebben niet zelf de keuze om te bepalen op welk moment zij onder de werking van de kilometerprijs vallen. Op grond van dit wetsvoorstel wordt bepaald op welk moment een motorrijtuig overgaat naar het regime van de kilometerprijs. Op het moment dat een motorrijtuig valt onder de werking van de Wet kilometerprijs valt dit motorrijtuig niet langer onder de werking van de Wet MRB 1994. Telkens wordt bij ministeriële regeling bepaald welke categorie motorrijtuigen onder de kilometerprijs wordt gebracht. De stapsgewijze invoering van de kilometerprijs voor personen- en bestelwagens is gekoppeld aan de eerste twee cijfers van het kenteken. Bij ministeriële regeling wordt telkens bepaald wanneer welk cohort van deze categorie motorrijtuig moet zijn voorzien van een registratievoorziening. Daarmee is een eenvoudige en objectieve grondslag voor invoering gevonden. Ook wordt op deze wijze bereikt dat in de overgangsfase de inkomsten niet te veel terugvallen in vergelijking met de MRB en de tegelijkertijd af te bouwen BPM. De regering streeft ernaar dat uiterlijk in 2016 alle weggebruikers zijn overgegaan op het nieuwe stelsel. Tot 2011 wordt vooral gewerkt aan de organisatieopbouw, de ontwikkeling van registratievoorzieningen en de vaststelling van uitvoeringsregelgeving van dit wetsvoorstel.

6.2.2 Objectieve bepaling categorie motorrijtuigen per stap

In de invoeringsperiode is sprake van een groep motorrijtuigen waarvoor wel en een groep waarvoor geen MRB verschuldigd is. Omdat dit vrijwel zeker gepaard zal gaan met tot op zekere hoogte vergelijkbare gevallen die voor de MRB ongelijk worden behandeld (wel of geen MRB), dient elke schijn van rechtsongelijkheid te worden vermeden (gelijkheidsbeginsel). Het is dan ook noodzakelijk dat een objectief en juridisch uitvoerbaar criterium wordt vastgesteld op basis waarvan de keuze voor hetzij de MRB hetzij de kilometerprijs wordt gemaakt. Er is daarom geen ruimte voor een vrije keuze voor de kentekenhouder. Dit wordt niet alleen ingegeven vanuit het hiervoor genoemde gelijkheidsbeginsel maar ook vanuit de zekerstelling van de opbrengst. Bij een vrije keuze zal iedereen de voor hem of haar meest voordelige oplossing kiezen. Veelrijders zullen dus later in de tijd willen overstappen naar de kilometerprijs, weinigerrijders zullen als eerste willen. In de invoeringsperiode zal dat aanleiding kunnen geven tot (forse) budgettaire derving. Om fiscaal-juridisch redenen is het denkbaar om bij de invoering

aan te sluiten bij de in de Wet MRB 1994 opgenomen grondslagen. Dat zijn er op dit moment drie, namelijk categorie voertuig, gewicht en brandstofsoort. Daarnaast wordt ten aanzien van bestelwagens nog een vierde onderscheidend criterium gehanteerd, namelijk ondernemer versus particulier. Het is echter ook mogelijk om andere criteria te hanteren, omdat de overgang van een voertuig van de MRB naar de kilometerprijs niet in de MRB, maar in dit wetsvoorstel wordt geregeld. De cijfercombinatie op het kenteken biedt goede mogelijkheden om de invoering gefaseerd naar vooraf te bepalen cohorten te laten plaatsvinden. In het wagenpark van ruim 9 miljoen voertuigen heeft 1% een bepaalde cijfercombinatie op het kenteken. Elk cohort heeft dus gemiddeld een omvang van ongeveer 90.000 motorrijtuigen, die dwars door alle voertuigcategorieën, brandstofsoorten, leeftijden en gewichten heen lopen.

Op het moment dat een motorrijtuig onder het regime van de kilometerprijs valt, is er voor dat voertuig niet langer MRB verschuldigd. Het wetsvoorstel voorziet erin dat in de Wet MRB 1994 een bepaling wordt opgenomen die er toe leidt dat de verschuldigdheid van de MRB wordt stopgezet op het moment dat er vanuit de Wet kilometerprijs een verschuldigdheid ontstaat van de kilometerprijs. Deze nieuwe bepaling in de Wet MRB 1994 leidt feitelijk tot een nieuwe grondslag in de MRB. Daardoor ontstaat ruimte om voor de stapsgewijze invoering te kiezen voor een criterium dat thans niet in de Wet MRB 1994 als grondslag is opgenomen.

Overigens wordt thans nog nader verkend welke de voor- en nadelen zijn van een regionale ingroei, en hoe deze voor- en nadelen zijn af te zetten tegen de aselecte ingroei. In het najaar van 2008 wordt de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.

6.2.3 Vrachtwagens

Anders dan bij de categorieën personenauto's en bestelwagens, kent de voertuigcategorie vrachtwagen geen gefaseerde invoer. Alle vrachtwagens (vanaf een gewicht van 3,5 ton) nemen vanaf invoering in 2011 in één keer deel aan de kilometerprijs. Dit is mogelijk omdat de categorie vrachtwagen uit een relatief beperkt aantal voertuigen bestaat¹¹⁷, hetgeen vanuit technisch en organisatorisch oogpunt een gecontroleerde invoering mogelijk maakt. Een volledig systeem van registratie, inning, incasso en handhaving is vanaf dat moment operationeel. Alle in Nederland geregistreerde vrachtwagens zijn op de invoeringsdatum uitgerust met een registratievoorziening. Verwacht wordt dat daarnaast ongeveer 60.000 buitenlandse vrachtwagens ook van de registratievoorziening gebruik zullen maken. De overige buitenlandse vrachtwagens, met name die voertuigen die minder frequent in Nederland rijden, zullen vanaf de invoering de kilometerprijs betalen via het alternatieve systeem (zie paragraaf 3.3).

6.2.4 Personenauto's, bestelwagens en bussen

Toenemende omvang groep motorrijtuigen per stap

Het totale wagenpark waarop het wetsvoorstel betrekking heeft (peiljaar 2012) betreft ongeveer 8,2 miljoen personenauto's, 1,0 miljoen bestelwagens en 4.000 autobussen voor besloten busvervoer. De kilometerprijs voor personenauto's en bestelwagens wordt in vijf jaren ingevoerd, waarbij de omvang van de groep per jaar steeds groter wordt. De bussen vormen een duidelijk afgebakende categorie motorrijtuigen. Gelet op de relatief beperkte omvang van deze groep kunnen deze bussen op enig moment tegelijk overgaan van het regime van de MRB naar dat van de kilometerprijs. De invoeringsbepaling laat de mogelijkheid open om de onderscheiden jaren verder onder te verdelen in verschillende stappen. Indien er voldoende registratievoorzieningen voorhanden zijn en de inbouwcapaciteit dat toestaat, is het denkbaar om bijvoorbeeld elk kwartaal een nieuw cohort motorrijtuigen onder de werking van het wettelijk stelsel te brengen. Het precieze aantal motorrijtuigen

¹¹⁷ Op 1 januari 2007 waren 146.000 vrachtwagens geregistreerd (inclusief voertuigen ingericht voor het trekken van opleggers, Afgerond op duizendtallen. Centraal Bureau voor de Statistiek, Statline, 2 januari 2008) in Nederland.

per jaar en de omvang van de cohorten is daarom thans nog niet goed vast te stellen. De invoering van elk cohort geschiedt bij ministeriële regeling.

Belangrijk voordeel van invoering op grond van de eerste cijfers van het kenteken ten opzichte van andere mogelijkheden is dat het relatief eenvoudig uitvoerbaar en handhaafbaar is. Bij dit model worden lijsten samengesteld van kentekens die wel en (nog) niet onder het regime van de Wet kilometerprijs vallen. Deze lijsten kunnen worden gebruikt voor het opleggen en afwikkelen van de heffing. Bovendien kan aan de hand van de lijsten 'aan de handhavingsportalen' worden vastgesteld of de houder van een voertuig zich houdt aan de verplichting om motorvoertuig te voorzien van een registratievoorziening. De handhavingsportalen maken foto's van de kentekens van passerende motorrijtuigen, herkennen de kentekens en vergelijken deze met de lijst met voertuigen die (nog) niet deelnemen aan de kilometerprijs. Wanneer het kenteken op de lijst staat, wordt de foto vernietigd. Wanneer het kenteken niet op de lijst staat, wordt de basisorganisatie geïnformeerd en kan handhavend worden opgetreden.

De lijsten zijn eenvoudig samen te stellen en te actualiseren. Wanneer gekozen zou worden voor een ander invoeringsmodel (bijvoorbeeld gewicht) dienen de kentekens van auto's uit een bepaalde gewichtsklasse uit het kentekenregister gedestilleerd te worden en in het nieuwe systeem ingevoerd te worden. Vooral dat laatste vereist ingewikkelde en bewerkelijke analyses waarin eenvoudig fouten kunnen sluipen.

6.3 Omzetting vaste autobelastingen

6.3.1 Algemeen

De huidige vaste autobelastingen BPM, MRB (uitgezonderd het Europese minimumtarief voor zware vrachtwagens) en de BZM verdwijnen om plaats te maken voor de kilometerprijs. De wijze van omzetting is voor elk van de belastingsoorten verschillend. Dit wordt niet in dit wetsvoorstel uitgewerkt, maar in aparte fiscale wetgeving.

6.3.2 Omzetting BPM

In stappen wordt de BPM tot 1 januari 2018 voor personenauto's volledig afgeschaft. Gedurende het proces richting volledige afbouw en de daaraan gekoppelde overgang van het wagenpark naar het systeem van de kilometerprijs zal regelmatig de vinger aan de pols worden gehouden om te bezien of er geen onvoorziene effecten optreden die een volledige afbouw van de BPM in de weg staan. Het gaat daarbij met name om effecten op het maatschappelijk draagvlak, aankoopgedrag met de eventueel daaraan gekoppelde milieueffecten, welvaartseffecten en de effecten op de overheidsfinanciën.

De omzetting van een vaste autobelasting zoals de BPM naar een variabele heffing zoals de kilometerprijs dient met de nodige voorzichtigheid te gebeuren. Een te forse omzetting ineens heeft grote gevolgen voor het bestaande wagenpark. Deze gevolgen bestaan enerzijds uit een daling van de waarde van het bestaande wagenpark, maar anderzijds zal bij veel autobezitters het gevoel van dubbel betalen ontstaan, namelijk dat men op enig moment de kilometerprijs moet gaan betalen terwijl men in het (recente) verleden al BPM heeft betaald. In het rapport van de planbureaus¹¹⁸ wordt aan deze problematiek uitgebreid aandacht geschonken en worden verschillende varianten geschetst die de gevolgen van een dergelijke omzetting op het bestaande wagenpark kunnen mitigeren. In de brief van de Staatssecretaris van Financiën van 30 mei 2008 is aangegeven dat wordt gekozen voor de variant

¹¹⁸ Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving (2008), Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, CPB Document No 166, mei 2008.

die wordt beschreven in paragraaf 5.5 van het rapport, namelijk de variant waarin de BPM gefaseerd wordt afgebouwd tot het uiteindelijk gewenste niveau van nul.

Deze gefaseerde afbouw is deels al in gang gezet. Het kabinet is in 2008 begonnen met de afbouw van de BPM in stappen van 5%. In 2012 is 25% afgebouwd (van het niveau 2007). Vanaf 2013 wordt de dan resterende BPM in stappen van 12,5% afgebouwd. In 2018 is de afbouw compleet. De autobranche, maar ook de vlooteigenaren zoals de leasemaatschappijen, hebben aangegeven dat de omzetting van de BPM in stappen van 12,5% markttechnisch mogelijk is, vooral als dat tijdig- dat wil zeggen vier jaar voor inwerkingtreding - wordt aangekondigd. Dit is met name voor de leasemaatschappijen van belang in verband met de aanpassing van contracten.

6.3.3 Omzetting MRB

MRB voor personen- en bestelwagens

In de periode 2012 – 2016 doet zich bij de MRB een tweetal ontwikkelingen voor:

- het tarief per voertuig (personen- en bestelauto) stijgt om de BPM-verlaging budgettair op te vangen;
- de totale opbrengst MRB daalt omdat per periode cohorten voertuigen onder het nieuwe regime van de kilometerprijs worden gebracht en daarmee niet langer MRB-plichtig zijn.

MRB voor vrachtauto's

Voor zware vrachtwagens geldt een Europees minimumtarief. Omzetting van de MRB voor die voertuigcategorie is derhalve slechts mogelijk voor zover die minimumtarieven niet worden onderschreden. De MRB voor vracht die wél kan worden omgezet, verdwijnt in één keer als de vrachtauto's alle tegelijkertijd onder het regime van de kilometerprijs worden gebracht (in 2011).

Provinciale opcenten

Omdat de provinciale opcenten vervallen, wordt in overleg met het InterProvinciaal Overleg (IPO) gezocht naar een nieuwe financieringsbron die nauw aansluit bij het provinciale takenpakket. Dit zal terugkomen in een onderzoek dat uiterlijk in 2010 zal zijn afgerond. De Staatssecretaris van Financiën heeft in zijn brief van 30 mei 2008 gesteld dat thans niet wordt vooruitgelopen op dit onderzoek, met dien verstande dat thans al wel kan worden gezegd dat een eventuele nieuwe belasting niet zijn grondslag kan vinden in de automobilititeit.

6.3.4 Omzetting BZM

De heffing van tolgelden of gebruiksrechten is facultatief. De Europese richtlijn¹¹⁹ waarop de BZM is gebaseerd verplicht daar niet toe. De lidstaten zijn vrij een dergelijke heffing in te voeren, maar ook vrij om deze weer af te schaffen. Duitsland heeft in verband met de invoering van de Maut voor zware vrachtwagens met ingang van 31 augustus 2003 de heffing van het gebruiksrecht beëindigd, maar heeft het verdrag niet opgezegd. Nederland is (uiteraard) vrij dezelfde stap te zetten en dus de heffing te beëindigen dan wel het verdrag op te zeggen, een en ander met inachtneming van de ter zake in het verdrag neergelegde bepalingen. Zowel bij beëindiging van de heffing als bij opzegging van het verdrag geldt formeel een opzegtermijn van negen maanden. Voor opzegging geldt daarnaast dat deze dient plaats te vinden per begin van het kalenderjaar; een beëindiging kan op elk willekeurig tijdstip ingaan. Mede gezien de grotere flexibiliteit gaat de voorkeur voorsnog uit naar beëindiging van de heffing van het gemeenschappelijke gebruiksrecht zonder opzegging van het verdrag.

¹¹⁹ Europese 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 (pbEU L 1987)

6.4 Samenhang afbouw vaste autobelastingen en invoering kilometerprijs

De derving van de opbrengst van de BPM (vanaf 2013 telkens 12,5%) zal moeten worden opgevangen door:

- zowel de MRB voor zover het gaat om de personenauto's die nog niet onder het stelsel van de kilometerprijs zijn ondergebracht,
- en de kilometerprijs voor de voertuigen die al wel onder het regime van de kilometerprijs zijn gebracht.

Feitelijk worden de MRB en de kilometerprijs elk jaar verhoogd tot het moment waarop de MRB voor personenauto's geheel kan vervallen. Dat moment is in 2016, als de laatste personenauto onder het regime van de kilometerprijs is gebracht. Vanaf het begin, te weten het moment dat de eerste personenauto onder het regime van de kilometerprijs wordt gebracht, wordt de kilometerprijs geheven volgens het niveau dat de kilometerprijs zal hebben op het moment dat de laatste personenauto onder het stelsel van de kilometerprijs wordt gebracht, te weten 2016. De BPM is dan voor 75% omgezet. In de jaren 2017 en 2018 wordt de BPM in twee stappen verder afgebouwd tot nul en in die jaren wordt het tarief van de kilometerprijs in twee stappen dienovereenkomstig verhoogd. In 2018 is dan voor het tarief het eindbeeld ontstaan.

Omdat reeds vanaf 2012 een tarief voor de kilometerheffing wordt gehanteerd dat overeenkomt met 75% afbouw van de BPM terwijl deze afbouw pas in 2016 wordt gerealiseerd, zouden de automobilisten die reeds onder het regime van de kilometerprijs vallen en die een gemiddeld jaarkilometrage hebben, feitelijk meer betalen dan die automobilisten die nog onder het regime van de motorrijtuigenbelasting vallen en die ook een gemiddeld jaarkilometrage rijden. Om die reden zal aan automobilisten die reeds onder het stelsel van de kilometerprijs vallen een korting worden verleend op het te betalen bedrag aan kilometerprijs voor het deel van de BPM waarvoor in dat jaar nog geen omzetting van de BPM heeft plaatsgevonden. Deze korting neemt af naarmate er meer BPM wordt afgebouwd en zal nul zijn in het jaar waarin 75% van de BPM is omgezet (2016).

Een voorbeeld kan deze wijze van omzetting illustreren:

Auto A zal pas met de laatste groep, in 2016, overgaan naar de kilometerprijs. Voor auto A wordt de MRB in de jaren 2013 tot en met 2015 telkens verhoogd met een bedrag voor uitsluitend het deel BPM dat in dat jaar wordt omgezet. In 2016 wordt het laatste deel van de BPM omgezet in een hogere MRB (virtuele MRB 2016), die op hetzelfde, ondeelbare moment wordt omgezet in de kilometerprijs. Auto B gaat in 2013 al over naar het regime van de kilometerprijs. De kilometerprijs wordt, uitgaande van de gemiddelde auto bij een gemiddeld gebruik, direct vastgesteld op het niveau van het eindbeeld van 2016. Oftewel, de virtuele (hoge) MRB 2016 maakt vanaf het begin onderdeel uit van de kilometerprijs. Om ongelijke behandeling met de houder van auto A te voorkomen krijgt de houder van auto B in 2013 het verschil terug tussen deze virtuele MRB 2016 voor zijn auto en de MRB zoals die voor zijn auto zou hebben gegolden in 2013, als hij niet al in de kilometerprijs was betrokken. Hiermee wordt ook voorkomen dat er voor de overheid een meeropbrengst wordt gegenereerd. In 2014 krijgt de houder van auto B het verschil terug tussen de virtuele MRB 2016 en de MRB zoals die in 2014 zou hebben gegolden. Dit is een lager bedrag dan in 2013, omdat intussen weer een stukje BPM in de MRB is omgezet. In 2015 is de teruggaaf opnieuw lager. In 2016 ten slotte verkeert iedereen weer in dezelfde situatie en is er geen sprake meer van een teruggaaf.

Om een aantal ongewenste effecten te voorkomen, zoals het op de weg laten staan (zonder te rijden) van een auto die rijp is voor de sloop teneinde de teruggaaf te incasseren, dient de teruggaaf alleen te worden verleend tot maximaal het bedrag van de verschuldigde kilometerprijs. Daarmee krijgt de teruggaaf de vorm van een vaste korting voor die auto op het verschuldigde bedrag van de kilometerprijs.

Voordeel van deze wijze van omzetten is dat meteen kan worden gestart met een stabiele kilometerprijs die vanaf het begin ten volle zijn regulerend karakter heeft. De korting heeft de vorm van

een vast bedrag, ongeacht het aantal kilometers. Door het verlenen van een teruggaaf/korting ontstaat er feitelijk een heffingsvrije voet waardoor de weinigerrijders in relatieve zin een groter voordeel hebben.

7. TOEZICHT EN HANDHAVING

7.1 Doelstelling en strategie

7.1.1 Doelstelling: optimaliseren van de spontane naleving

Adequaat toezicht en handhaving zijn integraal onderdeel van een succesvol systeem voor de kilometerprijs. Het succes van de kilometerprijs en de daadwerkelijke ontvangst van de betalingen hangt af van de naleving van de in het wetsvoorstel opgenomen verplichtingen.

Uitgangspunt van het wetsvoorstel en het uitvoeringsproces is de optimalisatie van de naleving. Het gedachtegoed van de *Tafel van 11* is daarbij als leidraad gebruikt¹²⁰. Niet alleen zijn 'borgende maatregelen' ingebouwd, ook is het handhavingsconcept zo ontworpen dat overtreders onvermijdelijk tegen de lamp lopen. Daaraan wordt ook bekendheid gegeven zodat ook de gepercipieerde pak- en sanctiekans hoog zullen zijn. Verder wordt het de nalevers makkelijk gemaakt, terwijl de potentiële overtreders worden afgeschrikt. Deze werkwijze leidt naar verwachting tot een hoge mate van 'automatische' naleving.

7.1.2 Redeneren vanuit risico's

Het principe van het nieuwe stelsel eenvoudig. Voertuigen rijden rond met een registratievoorziening die de gereden kilometers registreert en periodiek verzendt naar het inningsbureau. Deze verstuurt vervolgens de rekening. Achter dit principe schuilt echter een complex proces met tal van schakels. In iedere schakel kan iets mis waardoor uiteindelijk de (juiste) kilometerprijs niet geïnd kan worden. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het onklaar maken van registratievoorzieningen en het ontduiken van bepaalde verplichtingen. Dergelijke zaken worden als 'risico's' aangemerkt.

Op grond van de *Kaderstellende Visie op Toezicht* van het kabinet en de *Leidraad objectgericht risicomangement door rijkstoezichthouders*¹²¹ is ervoor gekozen het toezicht te richten op de grootste risico's.

Per schakel van de Wet kilometerprijs – vanaf het ontwerp van de registratievoorziening tot aan de dwangincasso – zijn systematisch de risico's in beeld gebracht. De kans dat deze risico's bewaarheid worden zijn geschat, inclusief de financiële gevolgen ervan. Vervolgens is bepaald op welke wijze de risico's zijn te ondervangen dan wel te minimaliseren. Daarbij is een brede scope gehanteerd waarbij in eerste instantie is gestreefd naar het voorkómen van overtredingen. Dit heeft onder meer geleid tot een breed scala aan technische maatregelen en tot een serie maatregelen rond de inbouw van de voorzieningen, keuringen enz. Ook zijn diverse wettelijke bepalingen vervallen of anders geformuleerd om de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de regelgeving te optimaliseren. Ondanks alle aandacht voor preventie blijft toezicht op de Wet kilometerprijs noodzakelijk. Niet alles is met technische maatregelen te ondervangen.

7.2 De belangrijkste oorzaken van niet-naleving

De grootste bedreiging voor de goede werking van het systeem van kilometerbeprijzing is dat een betalingsplichtige om welke reden dan ook geen of een onjuiste rekening krijgt. Daarvoor kunnen twee

¹²⁰ De *Tafel van 11* is een instrument om de naleving van wetten en regels te analyseren. De tafel bestaat uit elf dimensies die tezamen verklaren waarom wetgeving al dan niet wordt nageleefd. Daarbij is een onderscheid gemaakt in 'spontane nalevingsdimensies' en 'handhavingsdimensies'. De Tafel is ontwikkeld door het ministerie van Justitie.

¹²¹ Beraad van Inspecteurs-Generaal, Werkgroep Risicoanalyse, april 2006.

hoofdoorzaken worden aangewezen. In de eerste plaats kan het zijn dat - om welke reden dan ook - geen of een gebrekkige registratie van de motorrijtuigkilometers heeft plaatsgehad. In de tweede plaats kan er sprake zijn van een incorrecte inschrijving bij de Dienst Wegverkeer (RDW).

Geen of gebrekkige registratie van de motorrijtuigkilometers

Problemen met de registratie van motorrijtuigkilometers kunnen diverse oorzaken hebben. In de eerste plaats kan de registratievoorziening geheel ontbreken. Op zichzelf hoeft dat niet illegaal te zijn. Het kan immers gaan om buitenlandse personenauto's, buitenlandse vrachtwagens of anderszins vrijgestelde motorrijtuigen. Maar in andere gevallen is het ontbreken van een registratievoorziening in strijd met de verplichting dat dergelijke apparatuur in het voertuig aanwezig moet zijn. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld het geval dat geen gehoor is gegeven aan de oproep om de registratievoorziening voor een bepaalde datum in te laten inbouwen, of het geval dat de registratievoorziening na inbouw moedwillig is verwijderd. Verder kan ook gedacht worden aan de situatie dat een Nederlandse ingezetene verzuimt te melden dat hij langere tijd gebruik maakt van een huurauto of een "auto-van-een-buitenlandse-baas" met een buitenlands kenteken.

In de tweede plaats kan de registratievoorziening niet naar behoren functioneren omdat het apparaat niet goed is geïnstalleerd of omdat de registratievoorziening doelbewust is vernield of gekraakt.

Een derde mogelijkheid is dat de met de registratievoorziening geregistreerde gegevens niet naar het inningsbureau gezonden kunnen worden. Dit kan het geval zijn omdat het netwerk niet goed functioneert of omdat het signaal bewust dan wel onbewust wordt geblokkeerd.

De vierde mogelijkheid is dat het satellietstelsel niet goed werkt omdat er een storing is aan het systeem zelf of omdat de satellietsignalen om wat voor reden dan ook niet goed doorkomen.

Een incorrecte inschrijving bij de RDW

Het inningsbureau maakt voor de vaststelling van het basistarief gebruik van de voertuigkenmerken zoals die vermeld staan in het kentekenregister van de RDW. Een onjuiste vermelding van de voertuigkenmerken kan ertoe leiden dat de heffing te hoog of te laag uitvalt. Dit kan het gevolg zijn van een opzettelijk nalaten van de betalingsplichtige: hij meldt dan niet dat er wijzigingen aan het motorrijtuig hebben plaatsgevonden die van invloed zijn op de hoogte van de heffing. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de inbouw van een LPG-tank of de verandering van het toegestane maximumgewicht.

Verder kunnen er problemen met de identificatie van de kentekenhouder optreden omdat het motorrijtuig is gestolen of is uitgerust met gestolen kentekenplaten. In feite is dan ook de registratie bij de RDW niet kloppend.

Tot slot kan het zo zijn dat het motorrijtuig niet langer voldoet aan de criteria op grond waarvan dat voertuig in aanmerking kwam voor een vrijstelling, een ontheffing of een lager tarief. Daarbij kan worden gedacht aan een bestelwagens die minder dan de vereiste 90% van de gemaakte kilometers als in gebruik zijn voor een onderneming.

7.3 Het toezicht

7.3.1 De toezichthoudende instanties

In het wetsvoorstel is een algemene bevoegdheid voor de minister van Verkeer en Waterstaat opgenomen om toezichthouders aan te wijzen. Zowel publieke en private partijen kunnen als toezichthouder worden aangewezen, waarbij een onderscheid gemaakt kan worden naar toezicht op verschillende hoofdactiviteiten. Het gaat dan om het toezicht op correcte inschrijving van het

motorrijtuig in het kentekenregister enerzijds en het toezicht op de aanwezigheid van een goedgekeurde en goed functionerende registratievoorziening in het motorrijtuig die ook op juiste wijze communiceert met het inningsbureau anderzijds.

7.3.2 Bevoegdheden van toezichthouders

Voor de bestuursrechtelijke handhaving (reparatoire sancties) beschikken de toezichthouders over de bevoegdheden genoemd in Afdeling 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht. Het gaat dan kort samengevat om de volgende bevoegdheden: het betreden van plaatsen, het vorderen van inlichtingen, de inzage van gegevens en bescheiden, het verrichten van onderzoek/opneming/monsterneming, en het onderzoek van vervoermiddelen (inclusief de bevoegdheid om voertuig te doen stilhouden en over te brengen naar aangewezen plaats).

In aanvulling op de bevoegdheden van de toezichthouders is in de Algemene wet bestuursrecht ook vastgelegd dat een ieder de plicht heeft om binnen een redelijke termijn medewerking te verlenen aan de toezichthouder bij de uitoefening van zijn bevoegdheden.

7.3.3 Toezichtsvormen

Het toezicht wordt op verschillende manieren vormgegeven. Ten eerste met gebruikmaking van horizontaal toezicht, ten tweede met behulp van vast opgestelde handhavingsapparatuur (portalen), ten derde door de inzet van toezichthouders (al dan niet voorzien van apparatuur) en ten vierde door vormen van administratief toezicht. Per instrument wordt zonodig ondersteunende apparatuur ontwikkeld. Aan de kwaliteit van deze apparatuur worden hoge eisen gesteld. Zo wordt zeker gesteld dat overtredingen die met gebruikmaking van dergelijke apparatuur worden geconstateerd en beboet, bij rechterlijke toetsing overeind blijven. De apparatuur is voornamelijk bedoeld om de aanwezigheid en de werking van registratievoorzieningen te kunnen controleren.

Hieronder gaan we kort in op de betekenis van de registratievoorziening voor het toezicht en de verschillende instrumenten.

De registratievoorziening

De voorziening wordt niet alleen gebruikt voor de inning van de kilometerprijs, maar ook voor het toezicht en de handhaving van de betalingsplicht. Tegen relatief geringe kosten kunnen met behulp van de registratievoorziening grote aantallen waarnemingen over de werking van de voorziening worden gedaan en verwerkt. Op deze wijze kan het toezicht grotendeels geautomatiseerd plaatsvinden.

De registratievoorziening 'communiceert' met de handhavingsportalen en geeft gegevens over zijn functioneren door. Speciaal voor het toezicht bevat de voorziening namelijk een functionaliteit – het logboek – om 'speciale gebeurtenissen' vast te leggen die kunnen wijzen op eerder gemaakte overtredingen. Zo registreert het logboek onder andere stroomonderbrekingen, plotselinge sprongen in coördinaten, wegvallen van het satelliet signaal en bewegingen van het motorrijtuig terwijl de voorziening niet functioneert. Door deze logboeken uit te (laten) lezen, zijn de toezichthouders niet afhankelijk van 'heterdaadjes' maar kunnen ook mogelijk eerder gemaakte overtredingen worden gedetecteerd. Hierdoor groeit de pakkans enorm en zijn er minder portalen en controles noodzakelijk. Overigens zal veelal niet direct de conclusie kunnen worden getrokken dat er sprake was van een overtreding. Vaak zal nader onderzoek nodig zijn.

Naleven moet eenvoudig zijn en min of meer 'automatisch' gaan, terwijl niet-naleven lastig moet zijn en zoveel mogelijk een bewuste keuze. Dit principe is met name van belang bij het ontwerp van de registratievoorziening. Deze is niet alleen gebruiksvriendelijk (gaat vanzelf aan, toont en registreert

functioneren en vereist geen handelingen van automobilist) maar ook lastig te 'kraken' en vandalismebestendig.

Horizontaal toezicht

Rond de plaatsing en werking van de registratievoorziening is een systeem van zogenoemd 'horizontaal toezicht' ontworpen. Zo zijn uitsluitend registratievoorzieningen met een keurmerk op de markt toegestaan. Verder mag de inbouw uitsluitend plaats vinden bij gecertificeerde garagebedrijven. Dit moet storingen door foute inbouw zoveel mogelijk voorkomen en biedt tegelijkertijd aanknopingspunten voor toezicht.

Bovendien wordt de registratievoorziening periodiek gekeurd. Daarbij wordt aangesloten bij de APK-keuringen. Tot slot heeft de koper van een motorrijtuig de plicht het kentekenbewijs te controleren op juistheid. Wanneer sprake is van een afwijking dient deze dit te melden zodat een naheffing aan de vorige eigenaar kan worden opgelegd. Indien de koper dit achterwege laat, wordt hij/zij aansprakelijk wanneer de foutieve inschrijving wordt geconstateerd. Behalve een naheffing is uiteraard ook een financiële sanctie mogelijk aan de orde.

Handhavingsportalen

De reguliere surveillance op het hoofdwegennet wordt uitgevoerd met behulp van vaste handhavingsportalen. De portalen stellen vast of de voorziening op dat moment naar behoren werkt (wel/niet aanwezig, actief, tijd en plaats) en lezen het logboek met speciale gebeurtenissen uit. De portalen kunnen grote verkeersstromen aan. In de inningorganisatie vindt nog een aantal nadere controles plaats waarna al dan niet actie in de richting van de houder wordt ondernomen.

De vaste portalen zijn relatief duur. Daarom zullen ze in hoofdzaak geplaatst worden op het hoofdwegennet. Door een intelligent gekozen patroon van handhavingsportalen zal het zo zijn dat de betalingsplichtige dan wel de bestuurder regelmatig een dergelijk portaal passeert. Bovendien zal vaak niet bekend worden gemaakt welke handhavingsportalen op een bepaald moment actief zijn.

Verplaatsbare apparatuur

Ook verplaatsbare apparatuur kan relatief grote verkeersstromen aan. De apparatuur is klein genoeg om in een auto te installeren of eventueel aan de kant van de weg op te stellen. Verder kan de apparatuur rijdend gebruikt worden (bijvoorbeeld bij het inhalen). De werkwijze is verder hetzelfde als bij vaste portalen.

Draagbare apparatuur

Toezichthouders worden uitgerust met handzame apparaten die niet-functionerende registratievoorzieningen kunnen detecteren.

Administratief toezicht door het inningsbureau

Het inningsbureau verzamelt de gegevens van de registratievoorzieningen. Vervolgens worden de gegevens geanalyseerd en al dan niet actie ondernomen. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot een oproep de registratievoorziening te laten controleren (bijvoorbeeld bij een weggevalven satelliet signaal gedurende een bepaalde periode), het direct opleggen van sancties (bijvoorbeeld een motorrijtuig dat buiten de reparatietermijn nog rijdt) tot aan het verplicht vervangen / repareren van de registratievoorzieningen.

7.4 Sancties

7.4.1 Uitgangspunt

In het coalitieakkoord is opgenomen dat "verdere verkokering en versnippering van de handhaving wordt tegengegaan". De Minister van Justitie wil ook daarom komen tot een algemeen kader dat de

keuze tussen bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving vergemakkelijkt. Daarover is inmiddels een kabinetsnota in voorbereiding. Uitgangspunt daarbij is dat duale handhaving van één en dezelfde norm, dus zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk, wordt beperkt tot die gevallen waarin daarvoor dwingende redenen bestaan; anders schept dit voor burgers en bedrijven onnodige onduidelijkheid en dat kan ertoe leiden dat het gezag van de handhavende instanties wordt ondermijnd.

Omwille van de eenduidigheid van het sanctiestelsel en gelet op voornoemd uitgangspunt is in dit wetsvoorstel gekozen voor een strafrechtelijk sanctiestelsel. De bij de verschillende overtredingen opgenomen boetes en gevangenisstraffen hebben tot doel de overtreder te bestraffen. In aanvulling daarop is een tweetal bestuursrechtelijke instrumenten opgenomen die tot doel hebben de overtreder ertoe te brengen dat de overtreding ongedaan gemaakt wordt, te weten de last onder bestuursdwang en de last onder dwangsom.

In de periode dat dit wetsontwerp aan o.a. de adviesraden wordt voorgelegd, zullen betrokken partijen (waaronder het ministerie van Justitie en Verkeer en Waterstaat) het handhavingsconcept nader doorspreken en waar nodig verbeteren. Daarbij zal tevens worden verkend in welke mate strafrechtelijke reparatorische sancties de noodzaak van het aanvullend bestuursrechtelijke instrumentarium geheel of gedeeltelijk weg kunnen nemen.

7.4.2 Sancties om overtredingen ongedaan te maken

Om geconstateerde overtredingen ongedaan te maken, beschikt de minister over twee sanctiemogelijkheden: de last onder bestuursdwang en de last onder dwangsom. Dit wetsvoorstel maakt de toepassing van last onder bestuursdwang mogelijk. Krachtens de Algemene wet bestuursrecht kan de instantie die bevoegd is bestuursdwang op te leggen, ook in plaats daarvan een last onder dwangsom op te leggen.

De last onder bestuursdwang is vooral bedoeld voor niet spoedeisende gevallen. Het bestuursorgaan deelt in een dergelijk geval de overtreder schriftelijk mee dat als de overtreder niet binnen een bepaalde termijn een eind wordt gemaakt aan de met de wet strijdige toestand, het bestuursorgaan zelf en op kosten van de overtreder maatregelen zal treffen. In dit wetsvoorstel is daarbij bepaald dat in afwijking van de algemene regeling van de Algemene wet bestuursrecht de beschikking tot toepassing van de bestuursdwang niet alleen bekend kan worden gemaakt aan de betalingsplichtige maar ook aan de bestuurder van het motorrijtuig ten aanzien waarvan bestuursdwang zal worden toegepast. De effectiviteit van het toezicht en de handhaving wordt daarmee vergroot.

Een voorafgaande schriftelijke aanzegging tot de toepassing van bestuursdwang waarbij een redelijke termijn wordt gesteld waarbinnen de overtreder zelf maatregelen kan treffen, is niet nodig als een motorrijtuig wordt aangetroffen zonder registratievoorziening of met een kapotte voorziening die niet is gemeld. In dergelijke gevallen kan het bestuursorgaan dat motorrijtuig direct naar een gecertificeerd bedrijf laten overbrengen waar een registratievoorziening wordt ingebouwd. De kosten van overbrenging en inbouw zijn dan voor rekening van de overtreder.

7.4.3 Sancties als straf

Het wetsvoorstel bevat een lijst van gedragingen waarvoor een boete of gevangenisstraf kan worden opgelegd. De hoogte van een boete is gemaximeerd. In een daarvoor op te stellen leidraad wordt ingegaan op de overwegingen die meespelen bij de vaststelling van de hoogte van de op te leggen boete. Daarbij kan onder meer rekening worden gehouden met bijvoorbeeld de duur van de overtreding en de vraag of er sprake is van recidive. Uitgangspunt is dat een overtreding niet tot financieel gewin mag leiden.

Gedragingen die tot doel hebben het GPS-signaal te verstoren of te wijzigen of de werking van de registratievoorziening te beïnvloeden worden zwaar bestraft. Dergelijke gedragingen kunnen niet alleen worden bestraft met een geldboete van de vijfde categorie (met een maximum van op dit moment € 67.000,-)¹²², maar kunnen tevens worden bestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste vier jaar. Het financiële belang van de Staat is zo groot, dat in dit geval een gevangenisstraf op zijn plaats is. Daarbij is aansluiting gezocht bij de strafmaat van artikel 326c Wetboek van Strafrecht (strafbaarstelling van iemand die, zonder daarvoor te willen betalen, door een technische ingreep of met behulp van valse signalen, gebruik maakt van een dienst die via telecommunicatie aan het publiek wordt aangeboden).

¹²² Artikel 23, vierde lid van het Wetboek van Strafrecht.

8. GEVOLGEN WETSVORSTEL

8.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten van de stelselherziening zoals die in hoofdstuk 4 van deze memorie van toelichting is uitgewerkt. De effecten hebben een belangrijke rol gespeeld in de besluitvorming over de vormgeving van de tarieven en de mate van afbouw van de vaste belastingen. De gepresenteerde effecten zijn, tenzij anders vermeld, afkomstig uit het rapport "Effecten Anders Betalen voor Mobiliteit¹²³." Dit rapport geeft een samenvattend inzicht in de effecten van de kilometerprijs op basis van de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd in 2006 en 2007.

De afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan naar de effecten van de kilometerprijs (zie ook paragraaf 1.3.2). Vanaf begin 2006 tot begin 2007 zijn in het kader van een gezamenlijk feitenonderzoek met maatschappelijke organisaties en decentrale overheden (JFF) 35 varianten van de kilometerprijs onderzocht. Deze 35 varianten zijn een uitwerking van de door het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit geadviseerde kilometerprijs. In deze onderzoeken die zijn uitgevoerd door gespecialiseerde onderzoeksbureaus, is gekeken naar de effecten van de kilometerprijs op het wagenpark, de mobiliteit, het milieu, de verkeersveiligheid en de welvaart¹²⁴. Ook het Centraal Planbureau, het Natuur en Milieuplanbureau, het Ruimtelijk planbureau en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid hebben in het kader van verschillende trajecten geadviseerd over de effecten van de kilometerprijs¹²⁵. Tot slot geven ook evaluaties van prijsbeleid in het buitenland (stedelijke heffingen en kilometerbeprijzing voor het vrachtverkeer) inzicht in de effecten van de kilometerprijs.

Dit hoofdstuk gaat allereerst in op de methodiek en uitgangspunten van de onderzoeken. Vervolgens worden achtereenvolgens de effecten beschreven van de kilometerprijs op de mobiliteit (paragraaf 8.3), de omgeving (paragraaf 8.4), de welvaart (paragraaf 8.5) en tot slot de financiële gevolgen voor burgers, bedrijven en de rijksoverheid (paragraaf 8.6).

8.2 Methodiek en uitgangspunten

De mobiliteitseffecten van de kilometerprijs zoals die hier worden gepresenteerd zijn berekend met het Landelijk Model Systeem Verkeer en Vervoer (LMS model). De veranderingen in de samenstelling en de omvang van het wagenpark zijn berekend met het DYNAMO model. Dit zijn *state-of-the-art* modellen voor het verkrijgen van inzicht in de effecten van de kilometerprijs op autogebruik, congestie en wagenpark op landelijk niveau¹²⁶. De effecten zoals berekend door de rekenmodellen zijn gevoelig voor de uitgangspunten die worden gehanteerd.

¹²³ Effecten Anders Betalen voor Mobiliteit. Een meta-analyse van effecten afgezet tegen een kilometerprijs, Verkeer en Waterstaat, 4 juni 2008.

¹²⁴ Het gaat om de volgende onderzoeken:

- Joint Fact Finding. Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS, 4Cast, december 2006. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.
- Effecten vormgeving kilometerprijs bij variabilisatie van BPM, MRB en Eurovignet. Ecorys en MuConsult, maart 2007. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.
- Effecten aanvullende varianten eindbeeld kilometerprijs, maart 2007. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.
- Kosten en baten van varianten van Anders Betalen voor Mobiliteit, Ecorys, april 2007. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.

¹²⁵ In de periode 2007 – 2008 gaat het m.u.v. de rapporten in het kader van de eerste stap om de volgende rapporten:

- Beprijzen van het wegverkeer – De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en economie, Ruimtelijk Planbureau, 10 september 2007.
- Beprijzen en verkeersveiligheid, SWOV, 2007. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.
- Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau, mei 2008. Bijlage bij kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 30.

¹²⁶ Joint Fact Finding Anders Betalen voor Mobiliteit, bevindingen van het Review Team, december 2006. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31 305, nr. 1.

In de JFF onderzoeken zijn alle effecten berekend voor de langere termijn ten opzichte van een referentiesituatie¹²⁷. Deze referentie betreft de situatie zonder invoering van de kilometerprijs, maar met de (bouw)plannen voor infrastructuur waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden en waarvoor budget is gereserveerd¹²⁸. De effecten zoals die hier zijn beschreven zijn berekend uitgaande van de autonome ontwikkelingen voor 2020 uit het Strong Europe scenario (een middenscenario) uit de meeste recente scenariostudie van de planbureaus (de WLO scenario's)¹²⁹. In dit scenario wordt onder andere een bevolkingsontwikkeling in Nederland tot 17,6 miljoen inwoners voorzien en een groei naar 8,1 miljoen huishoudens. De effecten van de kilometerprijs zijn sterk gecorreleerd aan de hoogte van het basistarief voor personenauto's. Bij de beschrijving van de effecten in dit hoofdstuk is uitgegaan van het geschatte gemiddelde basistarief voor personenauto's in 2020 (zie hoofdstuk 4).

Voor de toepassing van het spitstarief is onderzoeksmatig het uitgangspunt gehanteerd dat aanvullend op het basistarief een spitstarief van € 0,11 per kilometer wordt toegepast op locaties waar structurele congestie voorkomt of dreigt voor te komen op het hoofdwegennet én het onderliggende wegennet gedurende de spitsperioden (van 7:00 uur tot 9:00 uur en van 16:00 uur tot 18:00 uur)¹³⁰. Het gaat hierbij om de wegvakken waar na toepassing van het basistarief nog structurele congestie voorkomt¹³¹. Als ondergrens wordt in dit hoofdstuk ook steeds het effect zonder toepassing van het spitstarief vermeld.

Het wegverkeer is een uiterst complex systeem dat zich maar moeilijk laat modelleren, hierdoor zijn de schattingen van de effecten omgeven door onzekerheidsmarges. Tijdens de hoorzitting van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer op 5 februari 2008 is het Centraal Planbureau (CPB) ingegaan op deze onzekerheden¹³². Op basis van de wetenschappelijke analyses naar de effecten van variabele autolasten en de evaluaties van de stedelijke heffingen in Londen, Stockholm, Singapore en Oslo komt het CPB tot de conclusie dat de geraamde effecten plausibel zijn. In drie van de vier lange termijn scenario's van de planbureaus neemt de mobiliteit op de weg toe. Dit komt vooral omdat mensen met het stijgen van de welvaart vaker en over langere afstanden zullen gaan reizen. Het CPB constateert dan ook dat maatregelen om te komen tot een efficiënter gebruik van bestaande wegcapaciteit onder andere door invoering van de kilometerprijs als ook het uitbreiden van wegcapaciteit (op plaatsen waar dat niet al te duur is) voorlopig maatschappelijk rendabel blijft.

8.3 Effecten op mobiliteit

8.3.1 Omvang en samenstelling van het wagenpark

De invoering van de kilometerprijs en de afbouw van de vaste autobelastingen heeft invloed op de samenstelling en de omvang van het wagenpark. Uit de onderzoeken uit 2006 en 2007 blijkt dat de kilometerprijs invloed kan hebben op het soort auto dat mensen aanschaffen. Hierbij zijn drie soorten effecten te onderscheiden: toename van het aantal jonge auto's (auto's worden eerder ingeruild), toename van het aantal zwaardere auto's en een toename van het aantal dieselauto's. Op basis van berekeningen uit 2008 verwachten de planbureaus dat het effect van de verzwarening van het

¹²⁷ De effecten zijn berekend voor het zichtjaar 2020. Het is onzeker of het effect van de introductie van de kilometerprijs in 2020 al geheel is uitgekristalliseerd. Dit is mede afhankelijk van het verloop van de invoering.

¹²⁸ In de onderzoeken is uitgegaan van de realisatie van alle categorie 0 en 1 projecten uit het MIT 2007 tot 2014 en de realisatie van de Spoedwetprojecten en ZSM2 projecten. Voor de periode na 2014 is uitgegaan van een verdere uitbreiding tot het bouw pakket uit de Nota Mobiliteit deel I, met een geschatte omvang van € 14,5 miljard. Hierbij is rekening gehouden met invoering van de kilometerprijs gecombineerd met een afbouw van de MRB, BZM en 25% van de BPM.

¹²⁹ Welvaart en Leefomgeving, een scenariostudie voor 2040. CPB, MNP en RPB, 2006.

¹³⁰ Bedacht moet worden dat het hier slechts een tarief betreft dat in de modellen is gebruikt, en niet noodzakelijkerwijze overeenkomt met het in de toekomst vast te stellen tarief. Zo correspondeerde dit tarief ook met een basistarief dat was gebaseerd op afbouw van 25 van de BPM.

¹³¹ Dit zijn wegvakken met een prognosticeerde intensiteit-capaciteitwaarde van 0,8 of meer.

¹³² CPB Notitie. Economische analyses van Anders Betalen voor Mobiliteit. CPB, 13 februari 2008.

wagenpark en de toename van het aandeel diesel beperkt zijn doordat het basistarief wordt gedifferentieerd naar gewicht en brandstofsoort voor personenauto's en naar gewicht en euroklasse voor vrachtauto's (zoals beschreven in hoofdstuk 4). De verkoop (en dus de instroom) van dieselauto's en zware auto's nemen weliswaar toe met circa 10 tot 15%; dit heeft echter maar beperkt gevolgen voor de samenstelling van het wagenpark in 2030¹³³.

Naast de invloed op de samenstelling van het wagenpark heeft de kilometerprijs ook invloed op de omvang van het wagenpark. De afbouw van de vaste autobelastingen neemt een drempel weg om een auto te bezitten. De omvang van het wagenpark neemt door de invoering van de kilometerprijs jaarlijks toe tot 10 à 15 jaar na de introductie van de kilometerprijs. De planbureaus schatten de toename van het wagenpark als gevolg van de volledige omzetting van de BPM in de kilometerprijs ten opzichte van de situatie zonder invoering van de kilometerprijs voor de langere termijn (2020) in op 2 à 3% boven op de autonome groei¹³⁴. Ook zonder invoering van de kilometerprijs groeit het wagenpark. In de periode 2000 – 2005 is het aantal personenauto's in Nederland met 10% toegenomen. De verwachting is dat deze autonome groei zich de komende jaren voortzet door de groei van het aantal huishoudens¹³⁵.

De verwachte effecten van de kilometerprijs op de omvang en samenstelling van het wagenpark zijn kleiner dan het effect van de kilometerprijs op het totaal aantal gereden kilometers. Hierdoor heeft de kilometerprijs per saldo positieve milieueffecten (zie paragraaf 8.4).

8.3.2 Totale automobilititeit

De invoering van de kilometerprijs leidt tot een andere manier van betalen door een verschuiving van vaste lasten (MRB, BPM, BZM) naar variabele lasten (kilometerprijs). Variabilisatie leidt tot een afname van het totaal aantal gereden kilometers in Nederland ten opzichte van de situatie zonder invoering van de kilometerprijs. De hoogte van het basistarief voor personenauto's is veruit het belangrijkste voor de omvang van de effecten op de totale automobilititeit. Het spitstarief grijpt in op de lokale knelpunten en heeft hierdoor met name effect op de congestie en in veel mindere mate op het totaal aantal gereden kilometers. De afname van het totaal aantal gereden kilometers werkt door in bereikbaarheid, milieu en verkeersveiligheid.

Door het basistarief van de kilometerprijs neemt de totale automobilititeit met ruim 15% af ten opzichte van de situatie zonder invoering van de kilometerprijs. Het spitstarief zorgt voor een extra afname van het aantal gereden kilometers met ongeveer 1%.

De afname van mobiliteit is, met een afname van 29%, het grootst voor het verkeer met een sociaal-recreatief karakter. Het woon-werkverkeer neemt af met ongeveer 17% en het zakelijk verkeer neemt licht toe door de invoering van de kilometerprijs.

8.3.3 Bereikbaarheid

Door de kilometerprijs neemt het aantal voertuigverliesuren door files af. Verwacht wordt dat weggebruikers door de invoering van de kilometerprijs bewuster omgaan met automobilititeit¹³⁶. Sommige weggebruikers zullen kiezen voor andere routes of andere vertrektijden, voor een andere

¹³³ Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau, mei 2008, blz. 32. Bijlage bij kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 30.

¹³⁴ Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau, mei 2008. Bijlage bij kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 30.

¹³⁵ Welvaart en Leefomgeving, een scenariostudie voor 2040. CPB, MNP en RPB, 2006.

¹³⁶ Beprijzen van het wegverkeer – De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en economie, Ruimtelijk Planbureau, 10 september 2007, blz. 13, 14.

vervoerwijze (fiets, openbaar vervoer, carpoolen) of voor een ander activiteitenpatroon (de frequentie of bestemming aanpassen). Op de langere termijn heeft de kilometerprijs invloed op de keuze van woon- en werklocatie van huishoudens en op de vestigingslocatie van bedrijven.

Het spitstarief levert een relatief grote bijdrage aan de afname van de files, doordat het spitstarief gericht ingrijpt op knelpunten. Het basistarief zorgt voor een afname van het aantal voertuigverliesuren door files met ongeveer 43% ten opzichte van de situatie zonder invoering van de kilometerprijs. In combinatie met het spitstarief nemen de voertuigverliesuren af met maximaal 58%.

8.3.4 Openbaar vervoer en langzaam verkeer

De kilometerprijs heeft effect op de automobilititeit. Ten opzichte van de situatie zonder de kilometerprijs neemt het gebruik van de auto af. Voor een deel wordt deze afname verklaard doordat bepaalde ritten verschuiven naar openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro) of langzaam verkeer (fietsen, lopen). Uitgedrukt in het aantal kilometers dat wordt afgelegd door reizigers, neemt het gebruik van de trein toe met ongeveer 6% ten opzichte van de situatie zonder kilometerprijs¹³⁷. Ook het gebruik van de bus, tram en metro neemt toe met ongeveer 6%¹³⁸. Dit zijn gemiddelde cijfers op landelijk niveau, het gebruik van het openbaar vervoer kan op bepaalde trajecten meer of minder toenemen.

Deze gemiddelde toename betekent overigens niet dat de uitgaven aan het openbaar vervoer hoeven toe te nemen. Weliswaar neemt met name in de spits het gebruik toe (met als gevolg een toename van de benodigde capaciteit), tegelijkertijd neemt ook buiten de spits de bezettingsgraad toe¹³⁹. Nader onderzoek nodig is om te bezien of dit per saldo leidt tot een besparing bij de uitgaven aan openbaar vervoer.

8.3.5 Gebruik van het onderliggende wegennet

De kilometerprijs geldt voor alle gereden kilometers in Nederland. Hierdoor neemt het totaal aantal gereden kilometers fors af op zowel het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet ten opzichte van de referentiesituatie. De afname van het gebruik van het totale onderliggende wegennet is ongeveer gelijk aan de afname van het autogebruik op het hoofdwegennet (ongeveer 15%)¹⁴⁰.

Een deel van het verkeer zal na de invoering van de kilometerprijs kiezen voor andere routes. Dit kunnen routes zijn over het onderliggende wegennet. Dit speelt met name in gebieden waar het spitstarief wordt toegepast. In de meeste gevallen zal de reductie van het aantal gereden kilometers groter zijn dan de verschuiving van het verkeer en routes. Bij de voorbereiding van het besluit om een spitstarief te heffen zal onderzocht moeten worden wat de gevolgen zijn van toepassing van het spitstarief voor het verkeer op de wegen, gelegen in de nabije omgeving van de desbetreffende weggedeelten. Dit kan er toe leiden dat er meer weggedeelten worden aangewezen of dat er op die plek gebruik wordt gemaakt van een schoudertarief (zie paragraaf 4.4). Op dit moment worden de effecten van de kilometerprijs op lokaal niveau nader onderzocht.

¹³⁷ Joint Fact Finding. Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS, 4Cast, december 2006. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.

¹³⁸ Joint Fact Finding. Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS, 4Cast, december 2006. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.

¹³⁹ Kosten en baten van varianten van Anders Betalen voor Mobiliteit, Ecorys, april 2007. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.

¹⁴⁰ Joint Fact Finding. Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS, 4Cast, december 2006. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.

8.4 Omgevingseffecten

8.4.1 Luchtkwaliteit en klimaat

De kilometerprijs heeft twee effecten die voor de uitstoot van schadelijke emissies relevant zijn, namelijk de effecten op de totale mobiliteit en de effecten op het wagenpark. Uit de onderzoeken in het kader van de JFF blijkt dat het eerste effect dominant is dan het tweede effect, waardoor de kilometerprijs leidt tot zeer positieve milieueffecten. Deze conclusie wordt herbevestigd in een gezamenlijk onderzoek van de planbureaus uit 2008¹⁴¹.

De kilometerprijs zorgt voor een forse afname van schadelijke emissies door het personenverkeer. Dit komt vooral doordat het totaal aantal gereden kilometers ten opzichte van de referentiesituatie afneemt (minder groei), daarnaast zorgt de omzetting van de BPM voor een verjonging van het wagenpark. Dit laatste leidt tot een versnelde introductie van schone voertuigen.

De kilometerprijs zorgt voor een afname van de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) die in verband wordt gebracht met de verandering van het klimaat. De afname bedraagt 19% ten opzichte van de referentiesituatie. De luchtkwaliteit verbetert door de invoering van de kilometerprijs, doordat de uitstoot van fijn stof (PM₁₀) en stikstofoxiden (NO_x) op landelijk niveau afnemen met respectievelijk 21 en 16% ten opzichte van de referentiesituatie. Ook de uitstoot van koolmonoxide (CO) en vluchtige organische stoffen (VOS) nemen af.

8.4.2 Geluid

Voor de invloed van de kilometerprijs op de geluidsoverlast van het wegverkeer zijn twee effecten relevant. Ten eerste de afname van het totaal aantal gereden kilometers ten opzichte van de referentiesituatie. En ten tweede de verschuiving van het verkeer in tijd en routes.

Door de invoering van de kilometerprijs neemt het totaal aantal gereden kilometers fors af op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet. Op nationale schaal neemt hierdoor de geluidbelasting af ten opzichte van de referentiesituatie. Op lokaal niveau zal in de meeste gevallen de reductie van het aantal gereden kilometers groter zijn dan de verschuiving van het verkeer in tijd en routes. Hierdoor zal ook op lokaal niveau de geluidbelasting in de meeste gevallen afnemen ten opzichte van de situatie zonder invoering van de kilometerprijs. Momenteel worden de effecten op lokaal niveau nader onderzocht.

Verder zorgt de kilometerprijs mogelijk voor een toename van het verkeer voor de ochtendspits (voor 7:00 uur) en na de avondspits (na 19:00 uur). Daarnaast zal het verkeer op bepaalde plaatsen kiezen voor andere routes, bijvoorbeeld over het onderliggende wegennet.

8.4.3 Ruimtegebruik

In de afgelopen decennia is het autobezit in Nederland fors toegenomen. Nadeel van de auto is dat dit vervoermiddel een groot deel van de dag stil staat. De auto neemt hierdoor vaak kostbare ruimte in beslag. Dit leidt tot problemen op plekken waar de parkeercapaciteit ontoereikend is. Voor de invloed van de kilometerprijs op het ruimtegebruik door auto's zijn twee effecten relevant. Ten eerste de afname van het totaal aantal gereden kilometers. En ten tweede de groei van het wagenpark.

¹⁴¹ Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau, mei 2008. Bijlage bij kamerstukken II, 2007-2008, 31305, nr. 30.

Op de langere termijn (2020) schat het Milieu- en Natuurplanbureau in dat het wagenpark door de invoering van de kilometerprijs en de afbouw van de BPM toe neemt met 2 à 3% ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast neemt het aantal gereden kilometers af waardoor meer auto's stil staan. Hierdoor neemt de parkeerdruk als gevolg van de invoering van de kilometerprijs toe. Zoals eerder toegelicht is er ook zonder invoering van de kilometerprijs sprake van een forse autonome groei van het wagenpark. Tot 2040 neemt het wagenpark in alle WLO scenario's toe (20 tot 30% in de periode 2002 – 2040).

8.4.4 Verkeersveiligheid

Er is een verband tussen het totaal aantal gereden kilometers en de verkeersveiligheid. De kilometerprijs leidt tot een afname van het totaal aantal gereden kilometers ten opzichte van de situatie zonder kilometerprijs. Het aantal verkeersdoden neemt hierdoor af met ongeveer 13% ten opzichte van de referentiesituatie¹⁴². De afname van het aantal verkeersdoden is kleiner dan de afname van de totale mobiliteit, doordat voor de verkeersveiligheid ook een aantal andere factoren een rol spelen. Het gaat hierbij met name om de bezettingsgraad per voertuig, de verschuivingen naar andere modaliteiten en het gebruik van het onderliggende wegennet.

Uit het onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) uit 2007¹⁴³ komen een aantal onzekerheden naar voren rondom de effecten van de kilometerprijs op de verkeersveiligheid¹⁴⁴. Deze onzekerheden worden momenteel door het SWOV in een aanvullend onderzoek verkend.

8.5 Welvaartseffecten

8.5.1 Inleiding

De invoering van de kilometerprijs heeft effect op de welvaart. De totale welvaartbaten van de kilometerprijs (met spitstarief) bedragen € 1,0 miljard per jaar. Zonder spitstarief zijn de welvaartsbaten € 0,7 miljard per jaar. Om conclusies te kunnen trekken over de bijdrage van de kilometerprijs aan de welvaart van Nederland is inzicht nodig in de kosten van het systeem van de kilometerprijs (techniek en organisatie). Tegenover de maatschappelijke baten staan investeringskosten (eenmalig) en jaarlijkse systeem- en inningskosten (zie paragraaf 8.5.5). Belangrijke effecten voor de welvaart zijn de directe effecten (reistijdwinst, afname mobiliteit), de indirecte effecten (accijnsinkomsten, gebruik openbaar vervoer, werkgelegenheid en wegonderhoud) en de externe effecten (emissies, geluid en verkeersveiligheid). Deze posten worden in de rest van deze paragraaf toegelicht.

De hier gepresenteerde effecten zijn zogenaamde gemonetariseerde effecten, dat wil zeggen effecten uitgedrukt in euro's. De hier gepresenteerde effecten zijn niet de kosten die huishoudens, bedrijven en de overheid in de portemonnee voelen. Deze financiële effecten worden beschreven in paragraaf 8.6.

8.5.2 Directe effecten

¹⁴² Beprijzen en verkeersveiligheid, SWOV, 2007. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.

¹⁴³ Beprijzen en verkeersveiligheid, SWOV, 2007. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 1.

¹⁴⁴ De planbureaus (2008) plaatsen de volgende kanttekening bij de berekening van de verkeersveiligheidsbaten in de kostenbatenanalyse: "Na correctie voor deze factoren blijken de verkeersveiligheidsbaten 18% lager uit te vallen dan was berekend in de Joint Fact Finding."

De directe effecten bestaan uit reistijdwinsten en welvaartsverlies door de afname van de totale automobilititeit. De totale directe effecten van de kilometerprijs zijn positief en bedragen ongeveer € 0,7 miljard per jaar.

Door de invoering van de kilometerprijs verbetert de bereikbaarheid. Weggebruikers kunnen sneller reizen, dit leidt tot reistijdbaten. De omvang van de reistijdbaten hangen af van de reistijdwaardering. Bedrijven hebben een hogere reistijdwaardering dan huishoudens. De reistijdwinst voor bedrijven bedraagt € 1,3 miljard per jaar. Huishoudens hebben een reistijdwinst van € 0,5 miljard per jaar.

Naast deze reistijdbaten is er ook sprake van een welvaartsverlies door de afname van de totale automobilititeit. Door de invoering van de kilometerprijs zijn er weggebruikers die besluiten om te reizen met een ander vervoermiddel of om een rit geheel niet te maken. Deze keuzes zijn suboptimaal en veroorzaken daarmee een welvaartsverlies. Dit welvaartsverlies treedt alleen op bij huishoudens. Bedrijven gaan niet minder rijden, vanwege een hoge reistijdwaardering. Het welvaartsverlies door de afname van de totale automobilititeit bedraagt € 1,1 miljard per jaar.

8.5.3 Indirecte effecten

De invoering van de kilometerprijs heeft negatieve indirecte effecten van € 1,0 miljard per jaar. Het belangrijkste indirecte effect is een verlies aan accijnsinkomsten ten opzichte van de referentiesituatie van € 0,9 miljard per jaar. Dit wordt veroorzaakt door de afname van het totaal aantal gereden kilometers, waardoor ook de verkoop van brandstoffen afneemt. Naast dit effect zijn er nog kleinere indirecte effecten door effecten op de markt van het openbaar vervoer, effecten op de arbeidsmarkt en door een afname van slijtage aan de wegen (minder onderhoudskosten).

8.5.4 Externe effecten

Door de invoering van de kilometerprijs verbetert de verkeersveiligheid en verminderen de emissies van schadelijke stoffen en geluid. Hierdoor heeft de invoering van de kilometerprijs positieve externe effecten van € 1,3 miljard per jaar¹⁴⁵. Uitgedrukt in euro's zijn de verkeersveiligheidsbaten het grootst. De baten door verbetering van de verkeersveiligheid bedragen € 0,8 miljard per jaar¹⁴⁶, de baten door vermindering van emissies € 0,4 miljard per jaar en de baten door vermindering van de geluidsemissie € 0,1 miljard per jaar.

8.5.5 Kostenraming

Tegenover de hiervoor beschreven maatschappelijke baten staan investeringskosten (eenmalig) en jaarlijkse systeem- en inningskosten. In 2006 is een marktconsultatie uitgevoerd die heeft geresulteerd in de Kostenmonitor kilometerprijs¹⁴⁷. Door de marktpartijen zijn in het kader van die marktconsultatie de investeringskosten geraamd tussen € 2.100 en 2.700 miljoen en de jaarlijkse systeem- en inningskosten tussen € 400 en 900 miljoen. Dit betekent een daling van de kosten ten opzichte van de

¹⁴⁵ Bij de berekening van de externe effecten in de JFF-onderzoeken plaatsen de planbureaus (2008) een kanttekening: "Gebleden is dat de raming van de externe effecten, en dan met name de verkeersveiligheidsbaten kwalitatief te kort schoten. [...] Na correctie blijken de baten voor de externe effecten tot nu toe overschat, met in totaal ongeveer 15% ". De hier gepresenteerde effecten zijn gebaseerd op de JFF-onderzoeken.

¹⁴⁶ De planbureaus (2008) plaatsen de volgende kanttekening: "Na correctie voor deze factoren blijken de verkeersveiligheidsbaten 18% lager uit te vallen dan was berekend in de Joint Fact Finding." De hier gepresenteerde effecten zijn gebaseerd op de JFF-onderzoeken.

¹⁴⁷ Kostenmonitor kilometerprijs, Verkeer en Waterstaat, 15 september 2006. Bijlage bij kamerstukken II, 2005 – 2006, 30563, nr. 2.

ramingen van 2005. De ramingen van de marktpartijen zijn openbaar en zorgvuldig onderbouwd, maar bevatten nog onzekerheden als gevolg van aannames die marktpartijen moeten doen voor nog niet gemaakte keuzes ten aanzien van functionaliteit, organisatievorm en belegging van risico's.

In 2007 is op basis van het voorlopig functioneel programma van eisen een kostenraming opgesteld die gebaseerd is op de binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gehanteerde PRI-systematiek¹⁴⁸. In deze raming liggen de investeringskosten op € 3.350 miljoen en de jaarlijkse systeem- en inningskosten op € 790 miljoen¹⁴⁹. Dit kostenniveau ligt boven de 5%, waarnaar in het eindbeeld gestreefd wordt. Een kostenniveau van 5% in de eindsituatie komt neer op € 450 miljoen voor de jaarlijkse systeem- en inningskosten. Hierbij dient te worden opgemerkt dat in de gehanteerde ramingsystematiek geen rekening wordt gehouden met verwachte kostendalingen als gevolg van toekomstige concurrentie.

8.6 Financiële gevolgen

(PM)

8.7 Financiële gevolgen voor het Rijk

[PM]

¹⁴⁸ De uitkomsten van de PRI-raming zijn niet zonder meer te vergelijken met de in 2006 uitgevoerde kostenmonitor. De uitgangspunten verschillen op diverse punten. Zie voor een verdere toelichting de Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (2008).

¹⁴⁹ Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit, 30 mei 2008. Bijlage bij kamerstukken II, 2007 – 2008, 31305, nr. 34.

9. EFFECTEN EN EVALUATIE

9.1 Inleiding

[PM]

9.2 Privacy

[PM]

9.3 Bedrijfseffectentoets

De effecten van de Wet kilometerprijs voor het bedrijfsleven zijn met behulp van de bedrijfseffectentoets doorgerekend. De uitkomsten zijn beschreven in de notitie *Inventarisatie van de effecten op het bedrijfsleven*. Deze notitie is in een eerdere versie voorgelegd aan en geaccordeerd door de Regiegroep Regeldruk. Voor een samenvattende beschrijving van de bedrijfseffecten wordt verwezen naar paragraaf 8.6.3.

9.4 Milieu-effectentoets

Onder meer in het kader van de milieueffectentoets zijn de milieueffecten van de Wet kilometerprijs doorgerekend. De uitkomsten van deze berekeningen zijn beschreven in de notitie *Milieueffecten van de Wet kilometerprijs* (8 mei 2008). Deze notitie is in een eerdere versie voorgelegd aan en geaccordeerd door de Regiegroep Regeldruk. Voor een beschrijving van de milieueffecten wordt verwezen naar paragraaf 8.4 (Omgevingseffecten).

9.5 Administratieve lasten

9.5.1 Inleiding

De regering wil de administratieve lasten voor het bedrijfsleven en burgers verminderen. Bij de totstandkoming van het wetsvoorstel is met deze doelstelling rekening gehouden. Onder administratieve lasten worden verstaan: de kosten om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit wet- en regelgeving van de overheid. Concreet gaat het hierbij om het verzamelen, bewerken, registreren, bewaren en ter beschikking stellen van informatie. Bij de totstandkoming van nieuwe wet- en regelgeving is bekeken of informatieverplichtingen worden geïntroduceerd en of deze ook daadwerkelijk nodig zijn. Deze toetsing is zowel kwalitatief als kwantitatief van aard. Gebleken is dat dit wetsvoorstel leidt tot een lichte verhoging van de administratieve lasten voor burgers en bedrijven. De regering is er van overtuigd dat de realisatie van de bredere beleidsdoelen op het gebied van bereikbaarheid en milieu hiertegen ruimschoots opwegen.

Bij de vormgeving van het stelsel van de kilometerprijs is van meet af aan gekeken hoe de administratieve lasten beperkt kunnen worden. Dit komt vooral bij de uitwerking van het stelsel tot uitdrukking. In iedere schakel is expliciet stil gestaan bij de mogelijkheden de administratieve lasten te minimaliseren door het aantal handelingen en informatieverplichtingen voor burgers en bedrijven zoveel mogelijk te beperken. Steeds is de afweging gemaakt of deze in verhouding staan tot de baten van de kilometerprijs. Ter illustratie kunnen de volgende punten worden genoemd:

Algemeen

- Eenvoudig tariefsysteem dat makkelijk is te doorgronden
- Adequate voorlichting

Registratievoorziening

- Zeer gebruiksvriendelijke registratievoorziening
- Eenvoudig uit te lezen (geen handelingen gebruiker)

Inschrijving RDW

- Aansluiten bij bestanden RDW / Belastingdienst
- Zoveel mogelijk categorieën krijgen vrijstelling in plaats van ontheffing

Betaling

- Eenvoudige rekening (alleen kilometers maal type tarief)
- Wijze van betaling (automatische incasso mogelijk)
- Periodiciteit rekening (gaan vooralsnog uit van een maand)

9.5.2 Berekening administratieve lasten

Uitgangspunten

De administratieve lasten die volgen uit de verplichtingen van de Wet kilometerprijs zijn becijferd met behulp van de meeste actuele versie van het zogenoemde Standaardkostenmodel, een standaardmethode voor het berekenen van de administratieve lasten die in beheer is bij de Regiegroep Regeldruk¹⁵⁰. De omvang en samenstelling van het wagenpark in 2006 zijn als uitgangspunt gebruikt bij de berekeningen.

De berekeningen zijn verder gebaseerd op het wetsvoorstel van februari 2008. Dit voorstel is – juist mede vanuit overwegingen op het gebied van administratieve lasten – in de daarop volgende maanden op een aantal punten aangepast. Hierdoor wijken de bedragen en uren op een aantal plaatsen - overigens in gunstige zin - af van het onderliggende rapport. Verder bevat het rapport een minimaal en een maximaal scenario. De belangrijkste verschillen tussen deze scenario's zijn de volgende. Bij een niet-functionerende registratievoorziening dient in het maximale scenario een kilometerregistratie te worden bijgehouden. In het minimale scenario vindt een verrekening plaats aan de hand van de kilometerstand. De keuring van de registratievoorziening loopt in het minimale scenario volledig mee met de APK-keuring. Hierdoor zullen geen extra keuringen en erkenningen nodig zijn. In het maximale scenario betreft het een aparte keuring. In het minimale scenario wordt eens per kwartaal een rekening gestuurd, terwijl in het maximale scenario wordt uitgegaan van een maandelijkse rekening.

Om de toename van de administratieve lasten zo veel mogelijk te beperken, is bij de uitwerking van de wet zoveel mogelijk aangesloten bij het minimale scenario. Om de lasten nog verder terug te dringen neemt het Rijk de aanschaf- en installatiekosten van de eerste registratievoorziening voor zijn rekening. Tot slot geldt dat de administratieve lasten die volgen uit bezwaar- en beroepsprocedures nog niet kunnen worden becijferd. Dit omdat nog niet precies bekend is om welke aantallen het gaat. Bij de uitwerking van het handhavingconcept wordt hierop teruggekomen.

Administratieve lasten bedrijven

De administratieve lasten voor bedrijven voortvloeiend uit de Wet kilometerprijs vallen uiteen in initiële en structurele lasten. De initiële lasten bestaan met name uit de tijd (en daarmee geld) gemoeid met de aanschaf en het inbouwen van de registratievoorziening, kennis nemen van de nieuwe regelgeving en

¹⁵⁰ Zie rapport "Onderzoek omvang (administratieve) lasten Wet kilometerprijs, onderzoek naar de effecten van de van de invoering van de Wet kilometerprijs op de (administratieve) lasten", Sira Consulting, 21 april 2008.

eventueel het aanvragen van een erkenning voor het mogen inbouwen van de registratievoorziening. Over een periode van 6 jaar (2011 –2016) bedragen de initiële lasten € 78.913.500,-, hetgeen neerkomt op circa € 13,1 miljoen per jaar. De kosten voor aanschaf en inbouw van de registratievoorziening (voor het huidige wagenpark) bedragen in totaal € 427 miljoen. Het beleidsuitgangspunt is dat de overheid de kosten voor de aanschaf en inbouw van de eerste registratievoorziening draagt. Dit betekent een zeer forse beperking van de administratieve lasten.

De structurele administratieve lasten voor bedrijven hebben in hoofdzaak betrekking op het controleren en afwickelen van de facturen en de eventuele vervanging van kapotte voorzieningen. Zoals gezegd is de huidige beleidslijn dat bij de keuring van de voorzieningen nauw wordt aangesloten bij de APK-keuring waardoor hiervoor geen extra kosten worden gemaakt. Ook het voeren van een aparte schriftelijke kilometerregistratie wanneer de voorziening niet goed functioneert wordt bij nader inzien niet verplicht. Volstaan kan worden met het telefonisch doorgeven van de kilometerstanden (door de houder op het moment van kapot gaan). De administratieve lasten – bij een volledig werkend systeem (2017) – bedragen dan jaarlijks € 16.230.000,- hetgeen neerkomt op € 311,- per bedrijf. Uiteraard zijn deze lasten niet evenredig verdeeld over alle bedrijven. Wel geldt in zijn algemeenheid dat de bedrijven die meer kosten moeten maken ook meer profiteren van de wet. Uitgangspunt bij deze berekening is een conservatieve inschatting van de ontwikkeling van de aanschaf- en inbouwkosten. De verwachting is dat deze kosten in de loop van de tijd zullen afnemen.

Administratieve lasten voor burgers

Ook bij burgers vallen de administratieve lasten uiteen in initiële en structurele kosten. Zoals gebruikelijk wordt deze deels uitgedrukt in uren omdat – anders dan bij bedrijven – daar geen tarief aan gekoppeld kan worden. De initiële lasten bestaan uit het kennis nemen van de wetgeving en de tijd die gepaard gaat met het inbouwen van de registratievoorziening. In totaal kost dat alle Nederlandse motorrijtuigbezitters 10,1 miljoen uur, hetgeen neerkomt op 1,6 uur per houder (per jaar, per motorrijtuig). De kosten voor aanschaf en inbouw van de registratievoorziening bedragen - uitgaande van de huidige omvang van het wagenpark - € 1,5 miljard. Deze kosten draagt de overheid als het gaat om de eerste keer dat een registratievoorziening wordt ingebouwd. Dit beperkt de administratieve lasten.

De structurele lasten volgen met name uit het controleren en afhandelen van de rekening. Gemiddeld genomen komen de structurele lasten neer op 0,2 uur per houder per jaar. In totaal gaat het om bijna 1,4 miljoen uur. Een tijdsbesteding die in het niet valt bij de geraamde reistijdwinsten. In aanvulling daarop maken burgers kosten voor de vervanging van kapotte voorzieningen. Bij een volledig werkend systeem bedragen de structurele administratieve lasten dan € 47.715.000,- hetgeen neerkomt op € 6,80 per houder. Uitgangspunt bij deze berekening is een conservatieve inschatting van de ontwikkeling van de aanschaf- en inbouwkosten. De verwachting is dat deze kosten in de loop van de tijd zullen afnemen.

9.6 Toets rechterlijke macht

[PM info nog niet beschikbaar]

9.7 Uitvoeringstoets

[PM info nog niet beschikbaar]

9.8 Evaluatie

[PM info nog niet beschikbaar]

10. BESTUURLIJK EN MAATSCHAPPELIJK OVERLEG *[PM info nog niet beschikbaar]*

10.1 Bestuurlijk overleg

10.2 Maatschappelijk overleg

10.3 Raad voor Verkeer en Waterstaat

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen

Artikel 1.1

Er is voor de definities van bus, motorfiets en vrachtwagen aangesloten bij de geldende definities voor de voertuigtoelating en het kentekenregister. De categorie bestelwagens is beperkt tot de motorrijtuigen die voor de BPM als bestelwagens gelden.

Onder vrachtwagen wordt in dit wetsvoorstel verstaan een motorrijtuig of een samenstel van motorrijtuigen dat is bestemd of uitsluitend wordt gebruikt voor het goederenvervoer over de weg met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg. Deze definitie is overgenomen uit de Eurovignetrichtlijn. Deze richtlijn bevat een communautaire regeling voor de belastingen, tolgelden en gebruiksrechten voor vrachtwagens. Een tolgeld in de zin van de Eurovignetrichtlijn is een bedrag dat wordt betaald voor een bepaalde afstand op het wegennet. Een gebruiksrecht in de zin van de Eurovignetrichtlijn is een bedrag dat recht geeft om gedurende een bepaalde periode van het wegennet gebruik te maken. In Nederland wordt in dit verband onder "belastingen" verstaan de motorrijtuigenbelasting (MRB), onder "tolgelden" de tol die wordt geheven voor de Westerscheldetunnel en Kiltunnel en onder "gebruiksrechten" de belasting voor zware motorrijtuigen. De tolrechten en gebruiksrechten dienen op basis van artikel 7, tweede lid, van de Eurovignetrichtlijn met ingang van 1 januari 2012 ook te gelden voor vrachtwagens van meer dan 3500 kg en minder dan 12000 kg.

In de definitie van het begrip Nederland is rekening gehouden met de toekomstige status van Bonaire, Saba en Sint Eustatius. Deze eilanden gaan als bijzondere gemeenten deel uitmaken van het koninkrijksdeel Nederland. In het op 12 februari 2007 gesloten Overgangsakkoord is daarvoor als streefdatum genoemd 15 december 2008. Het is echter niet de bedoeling om op die eilanden de kilometerprijs in te voeren. Daarom is de definitie van 'Nederland' beperkt tot het Rijk in Europa.

Artikel 1.2

Dit artikel is de kernbepaling van het wetsvoorstel. Hierin is vastgelegd dat een prijs per kilometer is verschuldigd voor het rijden met een motorrijtuig in Nederland.

Het rijden met een motorrijtuig is op basis van artikel 1.1 het voortbewegen met behulp van een mechanische kracht op of aan dat motorrijtuig aanwezig. Er is voor een motorrijtuig bijvoorbeeld geen kilometerprijs verschuldigd voor de afstand waarover het met behulp van een ander motorrijtuig wordt gesleept of op een ander motorrijtuig wordt vervoerd.

Het gaat om alle in Nederland gereden kilometers. Er moet niet alleen voor kilometers op de openbare weg moet worden betaald, maar bijvoorbeeld ook voor kilometers die op privé-terrein worden afgelegd. Er wordt derhalve geen onderscheid gemaakt tussen het rijden op openbare wegen en op privé-terreinen. De redenen daarvoor is dat de afgelegde afstand op privé-terreinen voor het overgrote deel van de motorrijtuigen verwaarloosbaar klein is en dat de daarvoor benodigde technische aanpassingen zeer kostbaar zijn.

De kilometerprijs geldt in beginsel voor alle motorrijtuigen. Voor uitzonderingen op deze hoofdregel wordt hier korthedshalve verwezen naar de toelichting op de artikelen 2.1 en 2.2 (respectievelijk vrijstellingen en ontheffingen).

In het tweede lid is vervolgens tot uitdrukking gebracht dat de kilometerprijs uit twee componenten opgebouwd is. Voor elke met het motorrijtuig afgelegde kilometer is in ieder geval een basistarief

verschuldigd. Dit basistarief kan onder bepaalde omstandigheden worden verhoogd met een spitstarief. Hierop wordt nader ingegaan bij de toelichting op de artikelen 3.8 tot en met 3.11.

De netto-opbrengst van de kilometerprijs komt overeen met de geïnde opbrengsten verminderd met de uitgaven voor de heffing en inning van de kilometerprijs en het toezicht op de naleving en de handhaving van de Wet kilometerprijs.

Artikel 1.3

De houder van het motorrijtuig is de betalingsplichtige. Uit het eerste lid van dit artikel vloeit verder voort dat het hier een subjectieve betalingsplicht betreft: de vraag wie houder is, wordt beantwoord aan de hand van het tijdstip van registratie van de kilometer. In het artikel is een vervolgens een duiding gegeven van wie er als houder wordt aangemerkt. Het gaat daarbij primair om diegenen die in het kentekenregister of in het register buitenlandse kentekens (zie ook de toelichting op de artikelen 1.4, 1.5, 1.6 en 1.7) als houder van een motorrijtuig zijn geregistreerd.

Als er voor het motorrijtuig geen Nederlands of buitenlands kenteken is opgegeven, wordt degene die het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft als houder aangemerkt. Het zal veelal gaan om pogingen om aan de betalingsplicht te ontkomen, bijvoorbeeld door het gebruik van valse nummerplaten.

Ingeval een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig in Nederland feitelijk aan een persoon ter beschikking staat, terwijl deze niet in het register buitenlandse kentekens is opgenomen, wordt degene die het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft als houder aangemerkt. In deze gevallen is de constatering dat iemand met een motorrijtuig rijdt, al voldoende voor de vaststelling dat die persoon het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft.

Als de houder zijn motorrijtuig uitleent aan iemand anders, komen de gedurende deze uitleenperiode geregistreerde kilometers voor rekening van de houder.

In het vierde lid is voor het houderschap een afwijkende regeling opgenomen, die vooral door leasemaatschappijen zal worden toegepast. Indien een leasemaatschappij de houder in het kentekenregister is, kan op gezamenlijk verzoek de lessee als houder in de zin van dit wetsvoorstel worden aangewezen. Het zal hier gaan om gevallen die zijn opgenomen in het zogeheten RTL-bestand (Registratie Tenaamsstelling Leasemaatschappijen).

Artikel 1.4

Een persoon of rechtspersoon die in Nederland woont of gevestigd is en een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig feitelijk meer dan vier weken ter beschikking heeft, is betalingsplichtige in de zin van dit wetsvoorstel. Dit volgt uit artikel 1.3, tweede lid, onderdelen c en d, gelezen in samenhang met artikel 2.2, eerste lid, onderdeel g. Het gaat hier met name om gehuurde/geleaste motorrijtuigen met een buitenlands kenteken.

Het kentekenregister van de Dienst Wegverkeer bevat alleen de voertuigkenmerken van de motorrijtuigen met een Nederlands kenteken, met de bijbehorende NAW-gegevens (naam, adres en woonplaats) van de kentekenhouder. Maar ook voor het gebruik van motorrijtuigen met een buitenlands kenteken door Nederlandse ingezetenen moet worden betaald. Om vast te kunnen stellen wanneer de betalingsplicht voor een Nederlands ingezetene met een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig begint, moet de ingezetene zich melden bij een daartoe aangewezen functionaris. Deze melding is noodzakelijk om deze (rechts)persoon op het juiste adres een factuur te kunnen zenden, gebaseerd op de juiste voertuigkenmerken. Artikelen 1.4, 1.5 en 1.6 voorzien in deze meldingsplicht. De melding moet altijd plaatsvinden, dus ook als het in het buitenland geregistreerde motorrijtuig korter dan vier weken aan de Nederlands ingezetene feitelijk ter beschikking zal staan. De melding voor

een bestelwagen, bus of personenauto dient in het geval de termijn van het voorgenomen gebruik in Nederland korter is dan vier weken ook die termijn te bevatten. Het inningsbureau kan de melding gebruiken voor het besluit om al dan niet een ontheffing te verlenen. Ingevolge artikel 2.2, onderdeel f, geldt er een ontheffing voor een in het buitenland geregistreerde bestelwagen, bus of personenauto die aan een in Nederland woonachtige of gevestigde houder ten hoogste vier weken ter beschikking staat. De melding is de is ook van belang voor het toezicht op en de handhaving van de bovenbedoelde ontheffing.

Genoemde functionaris is gehouden de in het kader van artikel 1.4 gemelde gegevens door te geven aan het inningsbureau voor de kilometerprijs. De werking van artikel 1.4 is vanzelfsprekend beperkt tot die motorrijtuigen waarvoor de kilometerprijs (en tot 2018 BPM) verschuldigd is, te weten personenauto's en bestelwagens.

Door te bepalen dat de artikel 1.4-melding gelijktijdig moet plaatsvinden met de aangifte dan wel de elektronische melding in het kader van de BPM (artikel 6, tweede lid, onderdeel a ten derde respectievelijk artikel 3a tweede lid onderdeel b) is ook verankerd dat deze melding moet geschieden vóór aanvang van het gebruik van de weg in Nederland.

De situatie dat een Nederlandse ingezetene een motorrijtuig koopt in het buitenland en daarmee in Nederland wil kunnen rijden, valt niet onder de werking van dit artikel. In dat geval is hij verplicht dat motorrijtuig in te voeren in Nederland. Artikel 36 van de Wegenverkeerswet 1994 bepaalt immers als hoofdregel dat aan eigenaars of houders van een motorrijtuig een door de Dienst Wegverkeer afgegeven kenteken moet zijn opgegeven als zij met dat motorrijtuig gebruik willen maken van de openbare weg in Nederland. Hierop zijn in artikel 37 van die wet wel enkele uitzonderingen geformuleerd om bijvoorbeeld tijdelijk gebruik van de openbare weg door buitenlanders mogelijk te maken, maar die zijn hier niet van toepassing.

Er zal dus voor een in het buitenland gekocht motorrijtuig door die Nederlandse ingezetene een Nederlands kenteken bij de Dienst Wegverkeer moeten worden aangevraagd. Op het moment dat het vanuit het buitenland ingevoerde motorrijtuig is voorzien van een Nederlands kenteken, valt de houder vervolgens gewoon onder de hoofdregel.

Artikelen 1.5 en 1.6

De regeling in artikel 1.4, samenloop met BPM-aangifte ziet slechts op de motorrijtuigen waarvoor naast kilometerprijs ook BPM verschuldigd is, te weten personenauto's en bestelwagens. De motorrijwielen zijn vooralsnog vrijgesteld van de kilometerprijs, zie hiervoor artikel 2.1, onderdeel g. Een aanvullende regeling voor bussen en vrachtwagens met buitenlandse kentekens is dus noodzakelijk.

Houders van in het buitenland geregistreerde bussen zijn alleen verplicht melding te doen van de in artikel 1.5 genoemde gegevens voor zover zij in Nederland wonen of gevestigd zijn. Op grond van artikel 2.1, eerste lid onderdeel c zijn in het buitenland wonende of gevestigde houders van in het buitenland geregistreerde bussen vrijgesteld van de kilometerprijs.

Houders van vrachtwagens met een buitenlands kenteken, ongeacht of de houder binnen of buiten Nederland woont of is gevestigd, vallen onder de heffing van de kilometerprijs. Om de (rechts)persoon op het juiste adres een factuur te kunnen zenden, gebaseerd op de juiste voertuigkenmerken, is het noodzakelijk dat hij bepaalde informatie meldt aan een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instantie. Artikel 1.6 regelt de meldingsplicht voor deze houders. De melding dient plaats te vinden voorafgaand aan het rijden met dat motorrijtuig in Nederland (bijvoorbeeld door gebruikmaking van internet) of bij eerste gelegenheid na het passeren van de grens bij speciaal daarvoor ingerichte voorzieningen.

Deze meldingsplicht geldt voor alle buitenlandse vrachtwagens, ook voor die vrachtwagens die een registratievoorziening willen gebruiken. De relevante gegevens moeten immers worden opgenomen in het register buitenlandse kentekens waarvan het inningsbureau vervolgens gebruik maakt om het toepasselijke tarief te bepalen.

Artikel 1.7

Dit artikel bevat de opdracht voor een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instantie om een register buitenlandse kentekens te houden van de meldingen die zijn gedaan in het kader van artikelen 1.4 eerste lid, artikel 1.5 en artikel 1.6. De meldingen gedaan op grond van artikel 1.4 worden door de inspecteur der belastingen, die is belast met de uitvoering van BPM, doorgezonden aan de aangewezen instantie.

Artikel 1.8

Het tweede lid bevat de fictie dat als de beschikking is toegezonden aan belanghebbende op het adres zoals opgenomen in de basisadministratie persoonsgegevens, die beschikking altijd aan de belanghebbende bekend is. Deze fictie is van belang om te voorkomen dat later door belanghebbende op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan worden tegengeworpen dat de beschikking niet op de vereiste wijze is bekendgemaakt. Het risico van onjuiste vermelding in de basisadministratie persoonsgegevens berust bij belanghebbende. De bekendmaking van een beschikking die gericht is aan een houder waarvan geen adres in het kentekenregister, het register buitenlandse kentekens of in basisadministratie persoonsgegevens is opgenomen geschiedt op basis van het derde lid elektronisch.

Hoofdstuk 2: Vrijstellingen en ontheffingen

Artikel 2.1

In dit artikel is voor bepaalde categorieën motorrijtuigen een vrijstelling van de betalingsplicht opgenomen. Met het oog op de beperking van administratieve lasten is, waar mogelijk, gekozen voor een vrijstelling in plaats van een ontheffing. De vrijstellingen gelden van rechtswege, dus zonder dat daarvoor een beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat nodig is, zoals in het geval van een ontheffing. Het recht op vrijstelling moet rechtstreeks uit het kentekenregister of het register buitenlandse kentekens kunnen worden afgeleid. Dus als bijvoorbeeld een motorrijtuig in het kentekenregister te boek staat als een motorfiets, is de houder automatisch vrijgesteld van de betalingsplicht. De mogelijkheden tot vrijstelling of ontheffing gelden niet alleen voor in Nederland geregistreerde motorrijtuigen, maar waar relevant ook voor in het buitenland geregistreerde motorrijtuigen.

Bij ministeriële regeling worden nadere voorwaarden gesteld aan de vrijstellingsvereisten. Op het moment dat een motorrijtuig niet langer voldoet aan deze voorwaarden, komt de vrijstelling van rechtswege te vervallen.

Voor een nadere toelichting op de beleidsmatige achtergronden van de gemaakte keuzes wordt hier korthedshalve verwezen naar paragraaf 3.2 van het algemene deel van deze memorie.

Vrijstelling voor motorrijtuigen zonder kenteken

Motorrijtuigen die geen kenteken behoeven te hebben, zijn vrijgesteld voor de kilometerprijs. Voor de inning en handhaving is het immers noodzakelijk dat motorrijtuigen kunnen worden herkend aan de hand van een kenteken zoals opgenomen in het kentekenregister van de RDW of het alternatieve register van de RDW voor buitenlandse kentekens. Dit betekent dat de landbouw- en bosbouwtrekkers, gehandicaptenvoertuigen en motorrijtuigen met een beperkte snelheid noodzakelijkerwijs zijn vrijgesteld.

Vrijstelling voor motorrijtuigen met een bijzonder kenteken

Het betreft hier bijvoorbeeld motorrijtuigen van het Koninklijk Huis (met een AA-kenteken), van buitenlandse diplomaten (met een CD-kenteken), van hen die behoren tot het Internationale Gerechtshof of een andere door de Minister van Buitenlandse Zaken aangewezen internationale organisatie (met een CDJ-kenteken).

Vrijstelling voor bromfietsen, motorfietsen en snorfietsen

Motorfietsen blijven buiten de heffing van de kilometerprijs. Naar de huidige stand van de techniek is het niet mogelijk motorfietsen uit te rusten met een standaard registratievoorziening. Bovendien zijn de kosten voor een alternatieve registratievoorziening, specifiek voor motorfietsen, te hoog (zie ook paragraaf 3.3.2). Het wetsvoorstel beoogt overigens niet de belasting voor motorfietsen af te schaffen; de MRB en de tarieven van de BPM voor motorfietsen blijven gehandhaafd. Motorrijtuigen die zijn uitgerust met meer dan twee wielen maar die uit hoofde van hun bouw overeenkomst vertonen met een motorfiets, kunnen niet automatisch worden vrijgesteld maar komen wel in aanmerking voor een ontheffing.

Ook bromfietsen en snorfietsen blijven om deze reden buiten de heffing van de kilometerprijs. Er wordt voor bromfietsen en snorfietsen op dit moment ook geen BPM en MRB betaald.

Vrijstelling vanwege beleidsmatige redenen

Zoals in paragraaf 3.2.2 reeds is gemeld worden taxi's, ov-bussen en oldtimers (auto's ouder dan 25 jaar) vrijgesteld van de kilometerprijs. Taxi's zijn reeds vrijgesteld voor de MRB omdat zij zijn te beschouwen als verlengd openbaar vervoer. Omdat ook de beperkte categorie OV-bussen als zodanig te beschouwen zijn, worden deze ook vrijgesteld.

Voorlopige vrijstelling voor buitenlands gekentekende personenauto's, bestelwagens en bussen

In aanvulling op de reeds genoemde vrijstellingen is ervoor gekozen om ook de in het buitenland geregistreerde personenauto's, bestelwagens en bussen, waarvan de houder niet in Nederland woont of is gevestigd, voorlopig vrij te stellen van het betalen van de kilometerprijs. De reden hiervoor is het dat het juridisch niet mogelijk is om voor de bovenbedoelde motorrijtuigen een registratievoorziening te eisen. Paragraaf 3.2 van het algemeen deel van deze toelichting bevat een nadere toelichting op dit punt. Momenteel worden de mogelijkheden van alternatieve systemen voor de deelname aan de kilometerprijs onderzocht (bijvoorbeeld het wegvignet). Zodra deelname via een dergelijk systeem mogelijk wordt, komt deze vrijstelling te vervallen. Buitenlandse vrachtwagens vallen niet onder deze vrijstelling en nemen direct deel aan de kilometerprijs.

Naast de vrijstelling van categorieën motorrijtuigen, is in artikel 2.2 ook een aantal ontheffingsmogelijkheden opgenomen voor het gebruik van bepaalde motorrijtuigen. De houders van motorrijtuigen met een ontheffing betalen geen kilometerprijs. De ontheffing moet door de houder bij de Minister van Verkeer en Waterstaat worden aangevraagd. Zo'n ontheffingsprocedure is nodig omdat uit het kentekenregister en het register buitenlandse kentekens (de primaire informatiebronnen voor het inningsbureau) niet rechtstreeks kan worden afgeleid of er bijvoorbeeld sprake is van een ambulance, een brandweerauto, een politieauto of een lijkwagen. Met uitzondering van benaming wijkt deze systematiek niet af van de huidige wettelijke regeling voor de motorrijtuigenbelasting.

Bij ministeriële regeling zullen voorwaarden worden gesteld aan de mogelijkheid om voor een ontheffing in aanmerking te komen. Krachtens het tweede lid van dit artikel trekt de Minister de ontheffing in als het motorrijtuig niet langer voldoet aan die voorwaarden of beperkingen.

Ontheffing voor motorrijtuigen met een sociale functie of met een veiligheidsfunctie

Politieauto's, en brandweerwagens nemen, gezien hun veiligheidsfunctie, niet deel aan de kilometerprijs. Dit geldt ook voor speciaal ingerichte defensiemotorrijtuigen. De houders van ambulances, dierenambulances en begrafeniswagens kunnen op grond van de sociale functie van die motorrijtuigen een ontheffing aanvragen. Aangezien de sociale functie of veiligheidsfunctie van motorrijtuigen niet eenduidig uit het kentekenregister of het register buitenlandse kentekens te herleiden is, dient voor deze categorieën motorrijtuigen een ontheffing aangevraagd te worden.

Ontheffing voor tijdelijk gebruik van buitenlands gekentekende motorrijtuigen door in Nederland wonende of gevestigde houders

Een motorrijtuig dat in het buitenland geregistreerd staat, en in Nederland maximaal vier weken feitelijk ter beschikking staat aan een houder die in Nederland woont of is gevestigd, komt in aanmerking voor een ontheffing. Deze ontheffingsmogelijkheid komt overeen met de regeling voor de BPM met uitzondering van de termijn (bij de BPM geldt een termijn van maximaal twee weken). Een dergelijke ontheffingsmogelijkheid is noodzakelijk omdat het niet wenselijk is dat een in Nederland woonachtige persoon of gevestigd bedrijf die respectievelijk dat slechts voor een korte periode gebruik maakt van een motorrijtuig met een buitenlands kenteken, direct in het systeem van de kilometerprijs moet gaan meedraaien en een registratievoorziening moet inbouwen. Wel dient in dergelijke gevallen de aanvang van het gebruik vastgelegd te worden door het doen van een melding.

Voor motorrijtuig die langer dan vier weken ter beschikking staan aan een in Nederland wonende houder, dient over de volle periode dat het motorrijtuig ter beschikking staat de kilometerprijs moet worden betaald. Dat gebeurt op dezelfde wijze als voor overige (Nederlandse) motorrijtuigen die onder de kilometerprijs vallen.

Ontheffing voor motorrijtuigen lijkend op motorfiets

Motorrijtuigen die uit hoofde van hun bouw overeenkomst vertonen met een motorfiets, maar uitgerust zijn met meer dan twee wielen, nemen, net als motorfietsen, niet deel aan de kilometerprijs. Omdat uit het kentekenregister en het register buitenlandse kentekens niet in alle gevallen eenduidig afgeleid kan worden of het motorrijtuig ook daadwerkelijk tot deze categorie behoort, dient een ontheffing aangevraagd te worden.

Ontheffing voor motorrijtuigen die om financiële of technische redenen bezwaarlijk met een registratievoorziening kunnen worden uitgerust

Het kan voorkomen dat er financiële of technische redenen zijn waardoor het bezwaarlijk is een motorrijtuig met een registratievoorziening uit te rusten. Zo zijn er gevallen denkbaar dat het niet mogelijk is om de registratievoorziening – bijvoorbeeld gelet op de energiebehoefte - aan te sluiten op het systeem van het motorrijtuig. Bij ministeriële regeling zal worden uitgewerkt wanneer dit aan de orde is. In deze gevallen wordt een ontheffing van deelname aan de kilometerprijs verleend.

Hoofdstuk 3: Tarieven

Artikel 3.1

In het eerste lid van dit artikel is bepaald dat het tarief wordt vastgesteld op basis van de voertuigkenmerken van het motorrijtuig zoals die zijn bij de aanvang het tijdvak waarover de kilometerprijs in rekening wordt gebracht. Concreet betekent dit dat als bijvoorbeeld het tijdvak aanvangt op 1 februari en loopt tot 1 maart, en er op 15 februari een melding wordt gedaan dat bij

een motorrijtuig dat op benzine rijdt, inmiddels een LPG-tank is ingebouwd, er voor dat motorrijtuig over de maand februari geregistreerde kilometers afgerekend worden, tegen het tarief gebaseerd op de brandstof benzine. Voor de vanaf 1 maart geregistreerde kilometers is het tarief gebaseerd op de brandstofsoort LPG verschuldigd.

Naast een regeling voor de afronding van de lege massa van een motorrijtuig (eerste lid, onderdeel b) bevat dit artikel verder twee regelingen waarbij, onder bepaalde voorwaarden, het gewicht van bepaalde installaties niet wordt meegerekend bij het vaststellen van de lege massa van een motorrijtuig. Het gaat, kort gezegd, om het gewicht van de installatie voor het verplaatsen of vastzetten van een rolstoel enerzijds en het gewicht van elektromotoren en bijbehorende accu's anderzijds. Dit gebeurt niet automatisch, de houder moet dit aanvragen. De voorwaarden waaraan moet worden voldaan om hiervoor in aanmerking te komen, zullen bij ministeriële regeling worden vastgesteld.

Artikelen 3.2 tot en met en 3.4

De artikelen bevatten de vaststelling van de concrete tarieven voor personenauto's en bestelwagens. De daadwerkelijke tarieven zijn thans nog niet bekend en derhalve nog niet ingevuld in het wetsvoorstel. Voor een nadere toelichting zie ook paragraaf 4.3.

Het in artikel 3.4 opgenomen bijzondere tarief voor zogenaamde grijze kentekens geldt, overeenkomstig een eerdere aanpassing van de Wet MRB 1994 en de Wet BPM 1992, alleen voor bestelwagens van ondernemers in de zin van de Wet op omzetbelasting 1968. De Minister van Verkeer en Waterstaat beoordeelt niet zelf het ondernemerschap voor de omzetbelasting maar volgt het oordeel van de bevoegde belastinginspecteur.

De bijzondere behandeling van ondernemers is niet gebaseerd op het beperkte aantal kilometers dat ondernemers met die bestelwagens rijden. Er is derhalve aanleiding om aan die bijzondere behandeling een eind te maken in het kader van de systeemomslag naar betalen per kilometer. Het lagere vaste tarief wordt daarom vertaald naar een lager kilometertarief. Beoogd is dat de categorie bestelwagens waarvoor ondernemers een beroep kunnen doen op een lager basistarief, exact gelijk blijft. Er is voor gekozen om bij het gereduceerde tarief voor bestelwagens van ondernemers nauw aan te laten aansluiten bij artikel 3, eerste lid, van de Wet MRB 1994.

Artikel 3.5

Deze tarieven zijn van toepassing op alle vrachtwagens, of deze nu uit het binnenland of het buitenland komen. Bij de bepaling van de hoogte van deze tarieven is er rekening mee gehouden dat niet langer een Eurovignet vereist is, maar ook dat er verplichte minimumtarieven aan motorrijtuigenbelasting blijven gelden voor vrachtwagens van 12 ton en meer (artikel 6, eerste lid, van Eurovignetrichtlijn).

Zoals in paragraaf 4.4 al is gemeld is er om redenen van kosten, eenvoud en uitlegbaarheid bij de tariefstelling voor gekozen om zo min mogelijk dynamische parameters in het systeem te betrekken. Anders gesteld: de hoogte van het verschuldigde tarief kan niet afhankelijk gesteld worden van benodigde handelingen van de houder van het voertuig c.q. de bestuurder, voor, tijdens of na de reis. Voor een nadere toelichting op de tarieven voor vrachtwagens zie paragraaf 4.3.

Artikel 3.6

In deze bepaling worden de concrete tarieven vastgesteld voor de niet OV-bussen. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 3.3 en hoofdstuk 4.

Artikel 3.7

Het basistarief voor de kilometerprijs is gedifferentieerd naar voertuigkenmerken. Deze voertuigkenmerken zijn opgenomen in het kentekenregister. Het register bevat daarmee informatie die nodig is om de juiste heffing te kunnen opleggen. Daarom moeten veranderingen aan het motorrijtuig die leiden tot een ander basistarief worden gemeld. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een toename van de lege massa of de installatie van een LPG-tank.

Het derde lid biedt de mogelijkheid om de meldingsplicht bij de houder weg te halen en toe te delen aan door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instanties.

Vrijstellingen en ontheffingen gelden alleen als aan de gestelde eisen wordt voldaan. Als de uitvoering of het gebruik van een motorrijtuig wijzigt, kan de grondslag voor een vrijstelling of ontheffing wegvallen. Dat is bijvoorbeeld aan de orde als een bus niet langer hoofdzakelijk voor openbaar vervoer wordt gebruikt, tot een motorrijtuig niet langer wordt gebruikt voor het vervoer van zieken en gewonden. Ook kan het gaan om een wijziging van het motorrijtuig zelf, bijvoorbeeld als een motorrijtuig niet langer uitsluitend wordt aangedreven door elektrische energie of een verbrandingsmotor op waterstof. In artikel 3.7 is, voor het geval er zich dergelijke wijzigingen voordoen, een meldingsplicht voor de houder opgenomen. De houder moet van een wijziging die tot gevolg heeft dat niet langer recht bestaat op de vrijstelling of ontheffing, binnen één week melding doen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Op basis van deze melding wordt het bestand van vrijstelling en ontheffingen aangepast (en waar nodig wordt ook het kentekenregister gewijzigd). Als niet langer wordt voldaan aan de voorwaarden en beperkingen voor een ontheffing, wordt die ontheffing op grond van artikel 2.2, tweede lid, ingetrokken.

Artikel 3.8

Deze bepaling legt het verschuldigd zijn van het spitstarief vast. In deze bepaling wordt vervolgens verwezen naar de algemene maatregel van bestuur waarin de plaatsen, de tijdstippen en de hoogte van het spitstarief gedurende de daarvoor aangewezen perioden worden uitgewerkt. Het spitstarief is, ingevolge artikel 1.2, buiten de aangewezen perioden nihil.

Artikel 3.9

Het eerste lid bevat het instrument dat wordt gebruikt voor de vaststelling van het spitstarief: een algemene maatregel van bestuur. Hierin worden allereerst de weggedeelten vastgesteld waarop het spitstarief van toepassing is. Het is ook mogelijk om een zone aan te wijzen. Op grond van artikel 3.10 worden in deze algemene maatregel van bestuur ook de hoogte van het spitstarief en de tijdstippen waarop dit tarief geldt, vastgesteld. Wijziging van plaatsen waar het spitstarief geldt, de tijdstippen waarop dit tarief geldt of de hoogte van het tarief kan geschieden door deze algemene maatregel van bestuur aan te passen. In dat geval is de voorbereidingsprocedure die is omschreven in artikel 3.11 ook van toepassing. Zie verder artikelen 3.10 en 3.11.

Het tweede lid bevat de noodzakelijke voorwaarden waar aan moet worden voldaan, wil een spitstarief kunnen worden vastgesteld. Er moet sprake zijn van structurele of te verwachten structurele congestie en de bereikbaarheid moet door het vaststellen van het spitstarief ook daadwerkelijk verbeteren. Dit maakt het noodzakelijk de gevolgen van een in te voeren spitstarief van te voren te onderzoeken. Daarbij moeten niet alleen de gevolgen op het desbetreffende weggedeelte worden onderzocht, maar ook de gevolgen in de directe nabijheid daarvan. Uitkomst van dit onderzoek kan ertoe leiden dat het gebied waarin het spitstarief wordt vastgesteld groter wordt of dat er wordt afgezien van het vaststellen van een spitstarief. Wat wordt verstaan onder structurele congestie wordt nader uitgewerkt bij algemene maatregel van bestuur. Zie ook paragraaf 4.4.2 van het algemeen deel.

Artikel 3.10

De bepaling bevat de bandbreedte waarbinnen het spitstarief kan worden vastgesteld. Het spitstarief kan op grond van de tweede volzin van dit lid ook op verschillende plaatsen een verschillende hoogte hebben of op verschillende tijdstippen gelden. Hierbij kan het zowel gaan om bepaalde uren op een dag als om bepaalde blokken in een jaar. Bijvoorbeeld wel door de week en niet in het weekeinde, of niet in een zomerperiode. Bij aanvang is het de bedoeling uit te gaan van één tarief en van twee tijdvakken: namelijk 07.00 - 09.00 uur in de ochtend en 16.00 tot 18.00 uur in de middag. Na verloop van tijd, wanneer de weggebruikers gewend zijn geraakt aan het nieuwe systeem, is meer differentiatie naar tijd en plaats mogelijk. In het wetsvoorstel is niet voorzien in een indexeringsbepaling voor de aangegeven bandbreedte van het spitstarief. Dit betekent dat aanpassing van de wet noodzakelijk is indien er wordt besloten tot een lager tarief dan 5 of een hoger tarief dan 25 eurocent per kilometer. Zie ook paragraaf 4.4.5 en 4.5 van het algemeen deel van de toelichting.

Artikel 3.11

Deze bepaling regelt de procedure voor de vaststelling of wijziging van de algemene maatregel van bestuur waarbij het gebied waar het spitstarief geldt wordt vastgesteld. Evenals in de Planwet verkeer- en vervoer is hierbij een expliciete betrokkenheid opgenomen voor decentrale overheden. Indien het spitstarief geldt voor weggedeelten die niet in beheer zijn van het Rijk, moet vooraf overleg worden gevoerd met de desbetreffende wegbeheerders.

Tenslotte is in het derde lid de uitgebreide voorbereidingsprocedure zoals die is vastgelegd in de Awb, van toepassing verklaard. Hierdoor moet het ontwerp voor de algemene maatregel van bestuur ter visie worden gelegd en heeft een belanghebbende gedurende 6 weken de tijd zienswijzen kenbaar te maken. Hierop moet bij de vaststelling van de algemene maatregel van bestuur op worden gereageerd.

Artikel 3.12

Dit artikel regelt de indexatie van het basistarief van de kilometerprijs. De bandbreedte van het spitstarief kent geen indexatie. Er is voor dezelfde systematiek van indexeren gekozen als bij de Wet motorrijtuigenbelasting. Indexatie vindt plaats door de bedragen geldend in het voorgaande jaar, te vermenigvuldigen met het prijsindexcijfer uit de "Consumentenprijsindex Alle Huishoudens, afgeleid" van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Hoofdstuk 4: Registratie van aantal, plaats en tijd van kilometers

Artikel 4.1

Dit artikel regelt het tijdstip waarop de verschuldigheid van de kilometerprijs ontstaat, te weten het tijdstip waarop de hele kilometer is afgelegd zoals dat door de registratievoorziening is vastgelegd. Hierdoor is ook het moment van registratie van de kilometer bepalend voor het al dan niet moeten betalen spitstarief. Als dus aan een nieuwe hele kilometer wordt begonnen in de congestieperiode (bijv. 08.59 uur) maar die hele kilometer is pas afgelegd nadat die congestieperiode is afgelopen (09.01 uur), dan is over die kilometer geen spitstarief verschuldigd.

Gevolg van dit artikel is verder dat, voor zover er feitelijk geen registratie heeft plaatsgevonden, er in beginsel geen kilometerprijs verschuldigd is. Een uitzondering hierop is het geval dat de registratievoorziening niet langer voldoet aan de daaraan gestelde eisen en van dit feit melding is gedaan (zie hiervoor toelichting op artikel 4.5).

Artikel 4.2

Het tijdvak waarover de verschuldigde kilometerprijs in rekening wordt gebracht en vervolgens moet worden betaald, is de kalendermaand (zie ook paragraaf 5.6.1 van het algemeen deel van de memorie van toelichting). Er is, anders dan bij de motorrijtuigenbelasting, geen bijzondere regeling opgenomen voor het geval het houderschap van een motorrijtuig tijdens het tijdvak wijzigt. Op grond van artikel 1.3, eerste lid, is het houderschap en de daaruit voortvloeiende betalingsplicht voor een kilometer gekoppeld aan het tijdstip van registratie van die kilometer. Houders betalen alleen een kilometerprijs voor die kilometers die gereden zijn op het moment dat zij houder waren. Bij wisseling van het houderschap tijdens het tijdvak zijn er twee houders die kilometerprijs moet betalen en worden er dus door het inningsbureau voor het betreffende tijdvak twee facturen verzonden. De voormalige houder krijgt alleen een factuur over de periode dat hij zelf nog houder was, en de nieuwe houder krijgt alleen een rekening over de periode vanaf het moment dat hij houder is geworden. Stel bijvoorbeeld dat de heer Jansen met zijn auto in de eerste helft van de maand februari van 2018 nog 175 kilometer heeft gereden. Op 15 februari van dat jaar verkoopt hij zijn auto aan mevrouw Smit; die met die auto het resterende deel van die maand nog 500 kilometer rijdt. Het inningsbureau stuurt dan aan de heer Jansen een factuur over februari 2018 van 175 kilometer en over diezelfde maand krijgt mevrouw Smit een factuur voor 500 kilometer.

In het licht van het voorgaande is het exacte tijdstip van de wijziging van het houderschap van belang. Zo wordt voorkomen dat de oude of nieuwe houder wordt geconfronteerd met een factuur voor kilometers die niet door hem maar door zijn voorganger of opvolger zijn gemaakt.

Artikel 4.3

Aan de hand van de in het eerste lid van dit artikel opgenomen formule wordt de voor het tijdvak verschuldigde kilometerprijs bepaald. Hier staat het volgende: reken voor elke in het tijdvak geregistreerde, hele kilometer uit wat die kost aan basistarief en spitstarief. En tel vervolgens de zo uitgerekenen bedragen per kilometer bij elkaar op en vermenigvuldig die met een correctiefactor. Dit resulteert in een totaalbedrag over het tijdvak.

Het feit dat het moet gaan om hele kilometers heeft ook tot gevolg als voor een tijdvak in totaal een afstand is geregistreerd van 715 kilometer en 995 meter, deze afstand wordt afgerond op 715 kilometer.

Ook als registratie van wel verreden kilometers ontbreekt door toedoen van houder of bestuurder, ontbreekt een wettelijke basis voor verschuldigd zijn van een kilometerprijs. Om te voorkomen dat dit door betalingsplichtigen wordt opgevat als een uitnodiging om registratie op enigerlei wijze te verhinderen, zijn in de artikelen 4.13 en 4.14 verbodsbepalingen opgenomen die daarop zien (zie verder de toelichting bij 4.13 en 4.14).

Voor het goed functioneren van het systeem van kilometerbeprijzing is van wezenlijk belang dat de goede werking van de registratievoorziening boven elke twijfel verheven is. Bij wijze van extra waarborg wordt daarom bij de berekening van het te factureren bedrag een correctiefactor toegepast. Het gaat daarbij om een factor die voor iedereen gelijk is en die ook steeds bij de bepaling van het verschuldigde bedrag wordt toegepast. De correctiefactor resulteert in een geringe vermindering van de kilometerprijs. De kans dat een houder met een te hoge rekening wordt geconfronteerd, wordt daardoor zeer sterk verkleind.

Artikel 4.3a

De houders van buitenlandse vrachtwagens die niet ingezetene van Nederland zijn, zijn wel gehouden de kilometerprijs te betalen voor in Nederland afgelegde kilometers, maar ze kunnen niet worden verplicht een registratievoorziening in te laten bouwen (zie hiervoor ook de toelichting bij artikel 4.4).

Het is daarom noodzakelijk aan deze categorie betalingsplichtigen een alternatief systeem aan te bieden. Bij aanvang van het rijden in Nederland moeten de hier bedoelde houders aan de Minister van Verkeer en Waterstaat melding doen van bepaalde gegevens om het aantal kilometers te kunnen bepalen. Bij ministeriële regeling zullen nadere regels worden gesteld aan de te melden gegevens, de wijze van melden van die gegevens en de berekening van het in rekening te brengen aantal kilometers. In dit artikel gaat het om de ritgegevens die nodig zijn om de afgelegde afstand voor die vrachtwagen te bepalen. Er is geen sprake van een dubbeling met artikel 1.6; daarin is alleen geregeld dat de houder eenmalig zijn personalia, adresgegevens en de voertuigkenmerken van de vrachtwagen moet doorgeven ten behoeve van de opname in het register buitenlandse kernmerken. Op basis van de gegevens uit het register buitenlandse kentekens in combinatie met de ritgegevens kan aan de houder voor de correcte afstand het juiste tarief in rekening worden gebracht.

Aangezien er geen sprake is van onnauwkeurigheid of ontbreken van registratie wordt in dit geval geen correctiefactor gehanteerd: het gemelde aantal kilometers is daarmee de grondslag voor kilometerprijs. In afwijking van de hoofdregel wordt de kilometerprijs bij gebruikmaking van het alternatieve systeem verschuldigd op het moment dat de melding gedaan wordt.

Artikel 4.4

Dit artikel bevat voor de houder een verplichting om zijn motorrijtuig uit te rusten met een registratievoorziening die voldoet aan de op grond van dit artikel opgenomen functionele specificaties. De registratievoorziening moet uit de geregistreerde verplaatsingsgegevens de voor kilometerprijs benodigde gegevens produceren. Voor het factureren van de kilometerprijs heeft het inningsbureau slechts geaggregeerde informatie nodig (het totaal van de in een tijdvak geregistreerde kilometers tegen basistarief en het totaal van de in dat tijdvak tegen spitstarief geregistreerde kilometers); daaruit zijn de geregistreerde tijd en plaats van de kilometers niet af te leiden. De bovenbedoelde geaggregeerde informatie wordt met behulp van de registratievoorziening aan het inningsbureau gezonden. De bovenbedoelde functionele eis wordt voorgesteld ten behoeve van de bescherming van de persoonsgegevens. Het inningsbureau beschikt op deze wijze niet over de verplaatsingsgegevens van het motorrijtuig en daarmee ook niet over de zogeheten NAW gegevens van de houder (zie ook paragraaf 3.4.2). Het is op basis van artikel 4.4, vierde lid, mogelijk om de bovenbedoelde functionele eis buiten toepassing te laten voor de registratievoorziening die wordt gebruikt door een houder die voor de uitvoering van de kilometerprijs een contract heeft met een erkende private dienstverlener. De door de Minister van Verkeer en Waterstaat erkende private dienstverlener krijgt dan de beschikking over de gedetailleerde verplaatsingsgegevens en produceert op basis daarvan de geaggregeerde informatie ten behoeve van het systeem van de kilometerprijs. De erkende rechtspersoon zendt de geaggregeerde gegevens namens de houder aan het inningsbureau. Ook ingeval de erkende dienstverlener wel de beschikking krijgt over gedetailleerde verplaatsingsgegevens, geldt dat niet voor het inningsbureau zelf. Aan het inningsbureau wordt – om de reguliere facturen op te kunnen maken – uitsluitend de geaggregeerde informatie ter beschikking gesteld.

Een constructie waarbij een erkende dienstverlener de beschikking krijgt over gedetailleerde verplaatsingsgegevens is alleen toegestaan indien de houder en de vaste bestuurder uitdrukkelijke toestemming verlenen aan de erkende dienstverlener. Het vereiste van de uitdrukkelijke toestemming van de houder en de vaste bestuurder wordt vanwege het belang van de bescherming van persoonsgegevens gesteld.

Om het systeem van kilometerprijs blijvend te kunnen laten aansluiten bij de technologische ontwikkelingen en om op eenvoudiger wijze tot aanpassing van de eisen te kunnen komen, is ervoor gekozen om de verdere concretisering en technische detaillering van de aan de registratievoorziening te stellen eisen bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur te regelen. Dit is verankerd in het tweede lid.

De registratievoorziening moet krachtens dit artikel van een door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd type zijn; dit wordt in de toelichting bij artikel 4.6 nader uitgewerkt.

In het derde lid is bepaald dat de motorrijtuigen waarvoor een vrijstelling of ontheffing in de zin van respectievelijk de artikelen 2.1 en 2.2 geldt, niet hoeven te worden uitgerust met een registratievoorziening. Hetzelfde geldt voor in het buitenland geregistreerde vrachtwagens ingeval de houder geen Nederlands ingezetene is. Deze laatste uitzondering op de verplichting het motorrijtuig uit te rusten met een registratievoorziening heeft een Europeesrechtelijke achtergrond. Verwezen zij naar paragraaf 3.3 van het algemene deel van de memorie van toelichting.

Het is deze categorie houders van buitenlandse vrachtwagens uiteraard toegestaan om op vrijwillige basis een registratievoorziening in te laten bouwen. De verwachting is dat met name de houders van buitenlandse vrachtwagens die frequent ritten in Nederland maken, zullen kiezen voor inbouw van de bedoelde voorziening. Voor die houders die niet op vrijwillige basis aan het primaire systeem (gebaseerd op de registratievoorziening) deelnemen, wordt een secundair systeem ontworpen. Hiervoor wordt verwezen naar artikel 4.3a.

Artikel 4.5

Op de houder rust krachtens dit artikel de verplichting om binnen 24 uur melding te doen van het feit dat de registratievoorziening niet langer voldoet aan de daaraan gestelde eisen. Deze melding is van groot belang voor de werking van het kilometerprijsstelsel. Zodra een registratievoorziening niet meer goed functioneert, dient de reparatie zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen de daarvoor beschikbare periode van drie weken gerealiseerd te worden. De melding markeert de start van deze periode, de melding uit het derde lid van dit artikel het einde. Het doen van een dergelijke melding wordt overigens wel zo eenvoudig mogelijk gemaakt (zowel via internet als ook telefonisch). Indien langer dan 24 uur wordt gereden met een motorrijtuig met een niet-functionerende registratievoorziening zonder dat dat is gemeld, is er sprake van een overtreding die strafrechtelijk kan worden gesanctioneerd. (zie toelichting op artikelen 6.3).

De houder is verplicht melding te doen van het feit dat de registratievoorziening weer voldoet aan de daaraan gestelde eisen. Er is gekozen voor een betrekkelijk lange herstelperiode omdat de reparatie of vervanging van een registratievoorziening de nodige tijd kan kosten. Indien de reparatie of vervanging niet binnen de drie weken-termijn is geregeld, mag er met het motorrijtuig niet meer in Nederland gereden worden.

Na melding mag gedurende de drie weken-termijn wel met het motorrijtuig gereden worden. Echter, ook als de registratievoorziening niet functioneert, is een kilometerprijs verschuldigd. Bij gebrek aan feitelijk geregistreerde kilometers is ervoor gekozen om het aantal kilometers in die gevallen op basis van het verschil tussen de kilometerstanden op de tijdstippen van de twee meldingen (melding kapot, melding gereed). Aangezien de kilometerprijs alleen verschuldigd is voor in Nederland afgelegde kilometers wordt een aftrek toegepast voor de eventuele in het buitenland gereden kilometers. Hiervoor worden bij ministeriële regeling regels gesteld. Er wordt geen spitstarief berekend over deze periode.

De bestuurder kan, indien hij niet tevens de houder is, ook namens die houder melden dat de registratievoorziening niet langer of juist weer wel functioneert. Hieraan worden bij ministeriële regeling nadere voorwaarden gesteld om oneigenlijke meldingen namens de houder te voorkomen; hierbij valt te denken aan de verplichting om bepaalde op het kentekenbewijs vermelde gegevens door te geven. Het kentekenbewijs moet immers tijdens het rijden steeds in het motorrijtuig aanwezig zijn.

Artikel 4.5a

De verbodsbepalingen richten zich tot de bestuurder en derhalve ook tot de bestuurders die geen houder zijn.

Artikel 4.6

Bij de toelichting van artikel 4.4 is aangegeven dat de registratievoorziening van een door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd type moet zijn. Die typegoedkeuring moet worden aangevraagd door de fabrikant of de importeur. De keuringsinstantie die typegoedkeuringen gaat verrichten, wordt aangewezen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het zal naar verwachting niet gaan om een commercieel interessante activiteit omdat waarschijnlijk maar van een klein aantal keuringen sprake zal zijn.

De keuringsinstantie keurt of de aan hem voorgelegde type registratievoorziening voldoet aan de eisen opgenomen in artikel 4.4, eerste lid, en aan de bij of krachtens het tweede lid van dat artikel gestelde nadere regels.

De keuring heeft een geldigheidsduur van vijf jaar. Als de aan de registratievoorziening gestelde eisen in de vijf jaar niet of niet wezenlijk zijn gewijzigd, kan de typegoedkeuring worden verlengd. De verlenging geschiedt telkens voor ten hoogste vijf jaar. Door de term 'ten hoogste' is ruimte gecreëerd om ook te kunnen inspelen op technologische ontwikkelingen en daarmee gepaard gaande functionele eisen die in de meer nabije toekomst hun beslag krijgen.

Tegen het al dan niet verlenen van typegoedkeuringen zijn niet de mogelijkheden van bezwaar en beroep opengesteld. Daarmee wordt aangesloten op de regeling in artikel 8.4, onderdeel f, van de Awb waarin is bepaald dat geen beroep kan worden ingesteld tegen een besluit inhoudende een technische beoordeling van een voertuig of meetmiddel daarvoor.

Artikel 4.7

Naast een typegoedkeuring zoals besproken in artikel 4.4 eerste lid en artikel 4.6, is er ook voorzien in een verplichte keuring van de individuele registratievoorziening. In artikel 4.7 is de daartoe strekkende regeling opgenomen. Doel van deze aanvullende keuring is de garantie te hebben dat de registratievoorziening in het juiste voertuig is ingebouwd en ook daadwerkelijk functioneert. De houder moet voor zijn registratievoorziening een geldig keuringscertificaat bezitten. Hij moet dat keuringscertificaat aanvragen en hij moet ten behoeve van die keuring zijn motorrijtuig ter beschikking stellen. Het artikel bevat ook de eisen waaraan de registratievoorziening moet voldoen om voor een keuringscertificaat in aanmerking te komen. Het certificaat is in principe geldig voor een periode van drie jaar, tenzij een van de gevallen van het vijfde lid zich voordoet.

Ook tegen het al dan niet afgeven van een keuringscertificaat is ingevolge artikel 8.4, onderdeel f, Awb geen bezwaar en beroep mogelijk. De registratievoorziening is een meetmiddel voor een voertuig.

Artikel 4.8

Dit artikel regelt de bevoegdheid voor de afgifte van de in artikel 4.7 bedoelde keuringscertificaten. Het betreft zowel een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instantie als ook natuurlijke personen of rechtspersonen die door die instantie erkend zijn tot het afgeven van keuringscertificaten. In het tweede lid is artikel 79 van de Wegenverkeerswet 1994 van toepassing verklaard. Dit houdt in dat degene die bevoegd is het keuringscertificaat af te geven, gehouden is om het voornemen tot het afgeven van een keuringscertificaat te melden aan de beheerder van het kentekenregister. Dit biedt, net als bij de afmeldingsprocedure voor de APK, de mogelijkheid om steekproefsgewijs de juistheid van de uitgevoerde keuring te controleren.

Artikel 4.9

Op grond van het eerste lid van dit artikel kan de door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instantie natuurlijke personen of rechtspersonen erkennen om de in artikel 4.7 bedoelde keuringscertificaten af te geven (zie ook toelichting artikel 4.8). Aan deze erkenning worden, op grond van het tweede lid, bij ministeriële regeling nadere voorschriften gesteld.

Een natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie erkenning is verleend, is ook verplicht de door de aanvrager ter keuring aangeboden registratievoorziening te keuren. Deze verplichting is opgenomen om te voorkomen dat houders van motorrijtuigen door een gebrek aan bereidwillige keuringsinstanties niet kunnen voldoen aan de aan hen in artikel 4.7 eerste lid opgelegde verplichting. De verplichting van de erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon, ontslaat de houder van het voertuig overigens niet van zijn plicht tot het hebben van een keuringscertificaat.

Het is anderen, aan wie geen erkenning is verleend, op grond van het vierde lid verboden zich zodanig te gedragen dat de indruk wordt gewekt dat men bevoegd zou zijn keuringscertificaten af te geven.

Artikelen 4.10 en 4.11

Het eerste lid van artikel 4.10 regelt dat:

- de erkenning moet worden aangevraagd (en dat aan die aanvraag eisen kunnen worden gesteld),
- voor de erkenning een door de Dienst Wegverkeer vastgesteld tarief moeten worden betaald, en
- voor die erkenning moet worden voldaan aan bij ministeriële regeling te stellen eisen met betrekking tot bijvoorbeeld de voor keuringen vereiste apparatuur, de voor keuringen vereiste ruimte en de daarvoor vereiste deskundigheid.

Het tweede lid van artikel 4.10 regelt dat een aangevraagde erkenning wordt geweigerd als een aan die aanvrager eerder verleende erkenning kort daarvoor (binnen 12 weken voorafgaand aan de nieuwe aanvraag) is ingetrokken. Als al vaker een erkenning van die aanvrager is ingetrokken, moet de aanvrager na de laatste intrekking een periode van zes maanden wachten om te voorkomen dat zijn aanvraag op grond van dit lid wordt geweigerd.

Op grond van artikel 4.11 worden bij ministeriële regeling regels gesteld over het laten uitvoeren van de keuringen en overige onderwerpen voor het toezicht op de erkenninghouders.

Artikel 4.12

De instantie die bevoegd is erkenningen te verlenen (artikel 4.9), is op grond van artikel 4.12 ook bevoegd die erkenning in te trekken. Die erkenning wordt in ieder geval ingetrokken op verzoek van de erkenninghouder zelf (eerste lid); er is dan sprake van een automatisme waarbij van bedoelde instantie geen nadere afweging meer wordt gevraagd.

Maar ook ambtshalve kan de aangewezen instantie, uiteraard hier wel na zorgvuldige afweging, tot intrekking van de erkenning overgaan als de erkenninghouder niet of niet meer voldoet aan de aan de erkenning verbonden voorschriften, een keuringscertificaat afgeeft in strijd met de daarvoor geldende eisen of weigert een keuringscertificaat af te geven terwijl de registratievoorziening wel voldoet aan de geldende eisen.

De aangewezen instantie heeft naast de mogelijkheid van intrekking op grond van het derde lid van dit artikel ook de mogelijkheid de erkenning voor een periode van maximaal 12 weken te schorsen.

Artikel 4.13

Een goede werking van de benodigde technische voorzieningen is essentieel voor een goede toepassing van de kilometerprijs. Daarom is het verboden apparatuur voor handen te hebben, openlijk ter verspreiding aan te bieden of uit winstbejag te vervaardigen of te bewaren, waarmee de ontvangst van het satelliet signaal door de registratievoorziening wordt beïnvloed of verstoord, of waarmee het

verzenden van signalen door de registratievoorziening wordt beïnvloed of verstoord, of de werking van de registratievoorziening zelf wordt beïnvloed of verstoord. Het betreft hier overigens een verbod op het voorhanden hebben van dergelijke apparatuur. Voor een overtreding is niet nodig dat de overtreder die apparatuur op dat moment ook daadwerkelijk in gebruik had om de goede werking van de registratievoorziening te verstoren. Deze verboden richten zich niet alleen tot de houder maar tot een ieder.

De term apparatuur moet bij de interpretatie van dit artikel ruim uitgelegd worden. Het gaat in de eerste plaats om (technische) apparatuur met de specifieke functie van verstoren en/of beïnvloeden. Maar het kan ook gaan om andere middelen die misschien niet geproduceerd zijn met de specifieke functie om te verstoren.

Gelet op de aanzienlijke belangen die hier in het geding zijn, is bovendien voor overtreding van dit artikel in zowel artikel 6.3 als artikel 6.4 een zware strafrechtelijke sanctie opgenomen (zie ook de toelichting bij deze artikelen).

Artikel 4.14

De verbodsbepaling in dit artikel ziet op alle handelingen die de ontvangst of verzending van signalen met de registratievoorziening verstoren of beïnvloeden dan wel anderszins de werking van die voorziening beïnvloeden.

Artikel 4.15

Een houder van een motorrijtuig kan er voor kiezen bij de deelname aan de kilometerprijs gebruik te maken van een erkende rechtspersoon (dienstverlener). Deze dienstverlener kan ten eerste de voor de kilometerprijs van belang zijnde gegevens via een draadloos signaal ontvangen, ten tweede deze gegevens bewerken en ten derde deze bewerkte gegevens namens de houder aan de Minister van Verkeer en Waterstaat verzenden. Alleen een erkende dienstverlener is hiertoe bevoegd. Deze erkenning zal worden verleend door de Minister van Verkeer en Waterstaat en betreft alleen één of meer van de hierboven genoemde diensten. Het vereiste van de erkenning geldt niet voor de verlening van andere diensten dan de hier genoemde die de dienstverlener verricht aan de houder. In het wetsvoorstel worden deze diensten aangeduid met de term "diensten met toegevoegde waarde". Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden op basis van het zesde lid, regels gegeven voor het waarborgen van de continuïteit van de dienstverlening in het geval van surseance van betaling of faillissement.

Artikel 4.16

De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent op aanvraag de erkenning tot dienstverlening in het kader van de kilometerprijs, indien de rechtspersoon voldoet aan de daarvoor bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde voorschriften. De eisen die in de algemene maatregel van bestuur worden gesteld aan de financiële draagkracht van de dienstverlener zien op de zekerheid van voortzetting van de activiteiten in het kader van de kilometerprijs en daarmee op het verzenden van relevante verplaatsingsgegevens aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De eisen aan betrouwbaarheids- en kwaliteitseisen hebben o.a. betrekking op de kwaliteit van de communicatie- en informatiemanagementsystemen. De eisen met betrekking tot bescherming van persoonsgegevens zijn met name van belang voor de situatie dat de dienstverlener verplaatsingsgegevens afkomstig van registratievoorzieningen verwerkt. Het is namelijk ingevolge artikel 4.4, vierde lid, mogelijk dat voor de registratievoorziening voor de cliënten van de dienstverleners andere functionele eisen worden gesteld. Er kan hierbij sprake zijn van de verwerking van bijzondere persoonsgegevens als bedoeld in artikel 16 van de Wet bescherming persoonsgegevens, die nog hogere beveiligingseisen met zich mee brengt.

De eisen die worden gesteld aan de inrichting van organisatie zien met name op de administratieve organisatie teneinde de kwaliteit van het toezicht in het algemeen en van de uit te voeren audits in het bijzonder te bevorderen. De eisen met betrekking tot het contract met de houder zien op de bescherming van de houders teneinde de marktontwikkeling op het gebied van de dienstverlening voor de kilometerprijs te faciliteren. De eisen bestaan uit voorschriften voor de maximaal te hanteren contractsduur en opzegtermijnen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan tot intrekking van de erkenning overgaan indien de rechtspersoon niet (meer) voldoet aan eisen die gelden voor de erkenning.

Artikel 4.17

Het gaat hier om de persoonsgegevens waarover de minister en de erkende dienstverleners beschikken, te weten:

- de data die vanuit de registratievoorziening naar het inningsbureau of de erkende dienstverlener worden gezonden;
- de data die een erkende dienstverlener aan de minister heeft toegezonden;
- de gegevens die met toezicht en handhaving worden verkregen;
- de gegevens verband houdend met de inning van de verschuldigde kilometerprijs;
- de gegevens die een erkende dienstverlener ten behoeve van de verlening van de diensten voor de kilometerprijs en van diensten met toegevoegde waarde verwerkt;
- de gegevens die een erkende rechtspersoon ten behoeve van de facturering en de inning van de gefactureerde bedragen, voor zijn dienstverlening heeft verwerkt, en
- de gegevens die een erkende dienstverlener ten behoeve van marktonderzoek en verkoopactiviteiten heeft verwerkt.

Bovenstaande gegevens zijn persoonsgegevens omdat ze de houder of bestuurder direct identificeren of omdat de houder van een motorrijtuig op basis van die gegevens via het kentekenregister of het register buitenlandse kentekens identificeerbaar is. Onder het verwerken van persoonsgegevens wordt begrepen het verzamelen, vastleggen, ordenen, bewaren, bijwerken, wijzigingen, etc. van deze gegevens. Voorbeeld hiervan is het aggregeren van verplaatsingsgegevens.

Artikel 4.18

De Minister van Verkeer en Waterstaat en de erkende dienstverleners dragen ingevolge het eerste en het tweede lid zorg voor de bescherming van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van de bestuurders en houders van motorrijtuigen. De zorgplicht van de minister en van de erkende rechtspersoon strekken zich uit tot de persoonsgegevens die ze verwerken. Het derde en vierde lid geven het doel voor de verwerking van de persoonsgegevens door de minister respectievelijk door een erkende rechtspersoon.

Een erkende dienstverlener kan ingevolge het vijfde lid pas overgaan tot verwerking van persoonsgegevens ten behoeve van marktonderzoek, verkoopactiviteiten of levering van diensten met toegevoegde waarde na uitdrukkelijke toestemming van de desbetreffende bestuurder respectievelijk de houder. Het vereiste van de uitdrukkelijke toestemming geldt voor wat betreft marktonderzoek en verkoopactiviteiten, voor zowel de diensten, bedoeld in artikel 4.15, tweede lid, als de diensten met toegevoegde waarde. De bestuurder respectievelijk de houder kan zijn toestemming te allen tijde intrekken.

Artikel 4.19

In lid 2 wordt gesproken over de bewaartermijn van gegevens tot het moment dat er geen te betalen bedrag meer resteert. Hier kan het ook gaan om de situatie dat er geen bedrag meer resteert omdat dit bedrag is afgeboekt nadat het traject van dwanginvordering zonder volledig resultaat is afgesloten.

Artikel 4.20

Een door de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de uitvoering van de kilometerprijs erkende dienstverlener mag op basis van het eerste lid in beginsel de persoonsgegevens niet langer bewaren dan noodzakelijk is voor die dienstverlening. De dienstverlener kan ingevolge het tweede lid, de persoonsgegevens die noodzakelijk zijn voor de facturering en inning, ten hoogste bewaren tot het moment waarop het aanvechten van de factuur en het afdwingen van de betaling van de factuur niet meer mogelijk is. Op basis van het derde lid mag de dienstverlener, zolang de desbetreffende houder respectievelijk bestuurder zijn toestemming niet heeft ingetrokken, persoonsgegevens bewaren voor zover dat noodzakelijk is voor de marktonderzoek, verkoopactiviteiten of voor de verlening van aanvullende diensten.

Hoofdstuk 5: Betaling en Invordering

Artikel 5.1

Zoals in paragraaf 5.6.1 van de algemene toelichting is toegelicht, is hier in lijn met de in artikel 4.4.1.4 Awb opgenomen mogelijkheid, bij wettelijk voorschrift bepaald dat de geldsom (de verschuldigde kilometerprijs) moet worden betaald zonder dat dit bij beschikking wordt vastgesteld. In de memorie van toelichting bij de vierde tranche van de Awb wordt over de hier bedoelde mogelijkheid het volgende gezegd: "In het belastingrecht komt het voor dat een dergelijke verplichting niet op een beschikking, maar direct op de wet is gebaseerd: de burger is dan tot betaling verplicht indien zich een bepaald feit heeft voorgedaan. Men denke aan de omzetbelasting die op aangifte moet worden voldaan zonder dat er van de kant van de belastingdienst eerst een besluit behoeft te worden genomen. Hetzelfde geldt voor premies voor sociale verzekeringen die een werkgever moet betalen. Voor les- en cursusgelden volgt de wet eveneens dit systeem."¹⁵¹

"De tweede wijze is die waarbij de betalingsverplichting rechtstreeks uit de wet voortvloeit. In beide gevallen kan het zowel om geldschulden van de overheid als om geldschulden aan de overheid gaan. (...) Wanneer bij wettelijk voorschrift wordt bepaald dat de betalingsverplichting rechtstreeks uit de wet ontstaat, zal de betalingstermijn eveneens in dat wettelijk voorschrift moeten worden geregeld."¹⁵²

De verschuldigdheid van de kilometerprijs voor een kilometer ontstaat ingevolge artikel 4.1 op het tijdstip dat die met behulp van de registratievoorziening wordt geregistreerd. De registratievoorziening van de houder zendt periodiek de geaggregeerde informatie aan het inningsbureau. De hoogte van de voor een motorrijtuig te betalen kilometerprijs is afhankelijk van dynamische parameters, aantal, tijd en plaats van de geregistreerde kilometers en van de in beginsel vaste voertuigkenmerken. De invulling van de dynamische parameters voor de kilometerprijs is opgenomen in de geaggregeerde informatie die de registratievoorziening aan de houder zendt. Het te hanteren spitstarief blijkt uit de geaggregeerde informatie die de registratievoorziening aan het inningsbureau zendt en het te hanteren basistarief uit de voertuigkenmerken. Het uitgangspunt van de goede werking van de registratievoorziening maakt het mogelijk om de betalingsverplichting direct op de Wet kilometerprijs te baseren.

Net als bijvoorbeeld bij de uitvoering van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 het geval is, zal het inningsbureau bij wijze van serviceverlening wel een factuur aan de houder zenden met daarop het verschuldigde bedrag aan kilometerprijs.

Het gegeven dat de verschuldigde kilometerprijs niet bij beschikking wordt vastgesteld, heeft conform de systematiek van de Awb tot gevolg dat er tegen het verschuldigd worden van de kilometerprijs zelf geen bezwaar kan worden gemaakt.

¹⁵¹ Kamerstukken II, 2003-2004, 29 702, nr. 3, p. 21

¹⁵² Kamerstukken II, 2003-2004, 29 702, nr. 3, p. 22

Wel biedt artikel 5.2b de mogelijkheid om, op andere gronden dan het niet goed functioneren van de registratievoorziening, om teruggaaf van teveel betaalde kilometerprijs te verzoeken (zie toelichting bij dat artikel).

Artikel 5.2

De hoogte van de verschuldigde kilometerprijs is mede afhankelijk van de voertuigkenmerken die bij de bepaling van het te betalen bedrag worden gehanteerd. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan indien blijkt dat onjuiste voertuigkenmerken zijn gehanteerd en derhalve te weinig kilometerprijs is betaald nabetaling vorderen op basis van de correcte voertuigkenmerken. Het opleggen van een beschikking tot nabetaling is alleen mogelijk als het aantal, de tijd en de plaats van de kilometers in het tijdvak zijn geregistreerd. In het geval van vrijstellingen en ontheffingen is het niet verplicht het desbetreffende motorrijtuig uit te rusten met een registratievoorziening (zie artikel 4.4, derde lid). Er vindt in die gevallen dus geen registratie plaats en het is dan ook niet mogelijk achteraf, als bijvoorbeeld is gebleken dat al gedurende enige tijd niet langer recht bestond op het hebben van een ontheffing, alsnog een nabetaling te vorderen. Wel bestaat de mogelijkheid voor de strafrechter om, wegens overtreding van artikel 3.7, eerste lid, onderdeel b, een boete op te leggen (geregeld in artikel 6.3).

Krachtens het tweede lid kan de Minister tot vijf jaar na het eind van het kalenderjaar waarin de kilometerprijs verschuldigd is geworden, een nabetaling vragen. Daarmee is de bevoegdheid tot het vorderen van nabetaling in de tijd beperkt. De eis, bedoeld in het tweede lid, geldt voor alle tijdvakken waarover met toepassing van het derde lid nabetaling gevorderd wordt.

In het derde lid is bepaald dat de nabetaling wordt berekend over een periode van 12 maanden voorafgaand aan de constatering van het feit dat te weinig betaald is.

Van die periode van 12 maanden wordt op grond van het vierde lid alleen afgeweken als blijkt dat de betalingsplichtige niet over de volle periode houder van het motorrijtuig was of als kan worden aangetoond dat de verandering die leidt tot het hogere tarief niet over de volle twaalf maanden aanwezig is geweest. De bewijslast voor het aantonen daarvan ligt bij de houder.

Voorbeeld:

Mevrouw Van Gemert bouwt zelf op 3 januari 2016 in zijn auto een LPG-tank in en verzuimt de inbouw te laten keuren en te melden aan de daartoe aangewezen instantie. De ombouw en het ontbreken van de verplichte melding wordt op 16 maart 2017 geconstateerd. Mevrouw Van Gemert kan niet aantonen dat de LPG-tank korter dan een jaar is geïnstalleerd. Het inningsbureau vordert dan nabetaling over 12 tijdvakken met de maand maart 2017 als laatste tijdvak en april 2016 als eerste tijdvak. Ingevolge artikel 5.2, tweede lid, moet het inningsbureau de beschikking tot nabetaling van kilometerprijs voor 1 januari 2022 hebben vastgesteld om over de volle periode van april 2016 tot en met maart 2017 nabetaling te kunnen vorderen. Indien het inningsbureau pas in 2022 de beschikking vaststelt kan het inningsbureau alleen nabetaling over de periode van 1 januari 2017 tot en met 31 maart 2017 vorderen.

Artikel 5.2a

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan op basis van het eerste lid de te weinig betaalde kilometerprijs op een door hem erkende dienstverlener verhalen indien het aan opzet of grove schuld van de dienstverlener te wijten is dat door een houder te weinig kilometerprijs is betaald. De bovenbedoelde situatie doet zich bijvoorbeeld voor indien door nalatigheid van de erkende dienstverlener een deel van de vanuit de registratievoorzieningen ontvangen gegevens verloren gaat. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan op basis van het tweede lid, het alsnog te betalen bedrag bij wijze van schatting bepalen. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ingevolge het derde lid, een beschikking tot verhaal vaststellen binnen vijf jaar na het einde van het kalenderjaar waarin de kilometerprijs verschuldigd is geworden.

Artikel 5.2b

Uitgangspunt is dat de registratievoorziening goed werkt. Dat laat onverlet dat in de overige schakels van het systeem (bijvoorbeeld bij de bewerking van de gegevens door de private dienstverlener, in de communicatie tussen de private dienstverlener en het inningsbureau of bij de berekening van het verschuldigd bedrag), ondanks alle waarborgen, toch onvolkomenheden kunnen optreden die erin resulteren dat de houder een te hoog bedrag aan kilometerprijs heeft betaald. De houder kan de Minister van Verkeer en Waterstaat verzoeken om hem de teveel betaalde kilometerprijs terug te betalen. Ook hierbij is sprake van een limitatieve opsomming; alleen indien sprake is van de gevallen die zijn opgesomd in het derde lid is deze aanvraag ontvankelijk. De aanvraag kan derhalve geen betrekking hebben op de incorrecte werking van de registratievoorziening.

Artikel 5.3

Het eerste lid voorziet in de omkering van bewijslast in het geval een door de Minister van Verkeer en Waterstaat erkende dienstverlener bezwaar indient tegen de beschikking waarbij de te weinig betaalde kilometerprijs op die dienstverlener wordt verhaald. De dienstverlener moet aantonen dat het door het inningsbureau bij wijze van schatting vastgestelde beschikking onjuist is. Op basis van het tweede en derde lid geldt de omkering van bewijslast eveneens bij beroep en hoger beroep.

Artikel 5.5

Als de houder de Minister van Verkeer en Waterstaat machtigt tot automatische incasso, resulteert dat in een korting van € 0,50 op het te betalen bedrag aan verschuldigde kilometerprijs per maand. Reden voor zo'n korting is gelegen in de vermindering van de inspanningen en kosten die met deze wijze van inning gemoeid zijn.

In het tweede lid is verder geregeld dat de korting nooit meer kan zijn dan de in het tijdvak verschuldigd geworden kilometerprijs.

Artikel 5.5a

Dit artikel voorziet in de verlening van de korting van de verschuldigde kilometerprijs indien de Minister van Verkeer en Waterstaat door de inschakeling van een erkende rechtspersoon, de kosten van het verzenden van gegevens niet hoeft te maken. De korting bedraagt volgens bij ministeriële regeling te bepalen bedrag van de bespaarde kosten.

Artikel 5.6

Krachtens het eerste lid van dit artikel moet het in de beschikking tot nabetaling of tot verhaal vermelde bedrag binnen vier weken na dagtekening van die beschikking worden betaald.

Als er niet binnen de termijn van vier weken betaald wordt, wordt een aanmaning toegezonden. De aanmaning is de eerste stap in het traject van dwanginvordering dat nader is uitgewerkt in de artikelen 5.8 en volgende. De aanmaning vindt verder geen regeling in dit wetsvoorstel zelf omdat de Awb daarin reeds voorziet. Op grond van de regeling in de Awb heeft de houder na toezending van de aanmaning twee weken om over te gaan tot volledige betaling (artikel 4.4.4.1.1 Awb). Het in rekening brengen van wettelijke rente vereist weer een beschikking, zie artikel 4.4.2.4 van de Awb, hetgeen leidt tot extra uitvoeringslasten. Artikel 5.7 bevat in de plaats van wettelijke rente verhogingen van rechtswege zonder nadere beschikkingen.

Artikel 5.7

Dit artikel bepaalt dat als niet binnen twee weken na toezending van de aanmaning is betaald, de verschuldigde kilometerprijs van rechtswege wordt verhoogd. Ingevolge artikel 4.4.4.1.1, eerste lid, van de Awb, moet de betaling binnen twee weken na de toezending van de aanmaning zijn gedaan.

Artikel 5.8

Aan het uitvaardigen van een dwangbevel als bedoeld in artikel 5.9, zijn door het inzetten van deurwaarders, relatief hoge kosten verbonden. Om die reden is ook voorzien in de mogelijkheid van verhaal zonder dwangbevel. Artikel 5.8 is gebaseerd op artikel 27 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder). Voor de invordering van de verschuldigde kilometerprijs, de vergoeding voor de aanmaning, de opgelegde bestuurlijke boeten en de kosten van het verhaal zonder dwangbevel zelf kan zonder dwangbevel verhaal worden genomen. Dat verhaal kan worden genomen op de inkomsten uit arbeid of op pensioenen, wachtgeld en andere uitkeringen waarop de betalingsplichtige aanspraak heeft. Daarnaast kan ook verhaal worden genomen op banktegoeden van de betalingsplichtige.

Het vijfde tot en met elfde lid geven een nadere uitwerking van wijze waarop en de condities waaronder verhaal kan worden genomen. Het twaalfde lid regelt de rechtsbescherming: belanghebbenden kunnen via een verzetschrift in het geweer komen tegen het verhaal.

Het dertiende lid regelt de verplichting voor een ieder om die inlichtingen te verschaffen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat die voor de uitvoering van dit artikel nodig zijn. Het dertiende lid vormt een uitzondering op de informatieverplichting uit het twaalfde lid. Dit lid is ontleend aan artikel 5:20, tweede lid, van de Awb. Personen die zich op hun geheimhoudingsplicht kunnen beroepen zijn bijvoorbeeld bekleeders van een geestelijk ambt, notarissen, advocaten, procureurs, artsen en apothekers.

Artikel 5.9

Ingevolge artikel 4.4.4.2.2 van de Awb bestaat de bevoegdheid tot uitvaardiging van een dwangbevel indien ze bij de wet is toegekend. Doel van artikel 5.9 is om die bevoegdheid bij wet toe te kennen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De in de Awb opgenomen regeling betreffende dwangbevelen is van toepassing. Concreet betekent dit het volgende.

Een dwangbevel is een schriftelijk bevel van een bestuursorgaan dat ertoe strekt de betaling van een geldsom in de zin van de Awb af te dwingen. Een door het inningsbureau uitgevaardigd dwangbevel levert een executoriale titel op. Het dwangbevel kan dan zonder tussenkomst van een rechtbank (tenzij het een dwangbevel door lijfswang betreft, zie hierna bij artikel 5.10) ten uitvoer worden gelegd door een deurwaarder. De deurwaarder kan bijvoorbeeld banktegoeden uitwinnen maar hij kan ook huisraad of de auto van de betalingsplichtige verkopen.

Op grond van artikel 4.4.2.6, eerste lid, van de Awb, kunnen bij het dwangbevel tevens de aanmaningsvergoeding, de wettelijke rente en de kosten van het dwangbevel zelf worden ingevorderd.

Ingevolge artikel 4.4.4.2.6, tweede lid, van de Awb, kan één dwangbevel betrekking hebben op verschillende niet betaalde facturen van dezelfde betalingsplichtige.

De Minister van Verkeer en Waterstaat beschikt ingevolge het tweede lid, voor de bedragen die bij dwangbevel worden ingevorderd over dezelfde rang ten opzichte van andere schuldeisers als de ontvanger van de rijksbelastingdienst heeft voor de invordering van rijksbelastingen. Het voorrecht van de Minister van Verkeer en Waterstaat gaat echter anders dan voor de ontvanger van de rijksbelastingdienst, nooit boven het pandrecht aangezien er voor de kilometerprijs geen zogenaamd bodemrecht geldt.

Artikel 5.10

Artikel 5.10 is ontleend aan artikel 28b en artikel 29 van de Wet Mulder. Voor het geval verhaalsmogelijkheden met of zonder dwangbevel (respectievelijk artikelen 5.8 en 5.9) niet hebben geleid tot volledige voldoening van de uitstaande geldschuld(en) of niet zijn toegepast, heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid om over te gaan tot buitengebruikstelling van het motorrijtuig. Hij kan het motorrijtuig overbrengen naar een door hem aangewezen plaats en in bewaring stellen of hij kan middels een mechanisch hulpmiddel (bijv. wielklem) verhinderen dat er met het motorrijtuig gereden kan worden.

De buitengebruikstelling duurt ten hoogste vier weken. De buitengebruikstelling wordt alleen tussentijds beëindigd, dus binnen de termijn van vier weken, indien betaling van de uitstaande geldschulden heeft plaatsgevonden (waaronder ook begrepen worden de kosten van inbewaringstelling / aanbrengen mechanisch hulpmiddel). Op dat moment krijgt de houder zijn motorrijtuig terug.

Indien de rechthebbende twaalf weken na de aanvang van de buitengebruikstelling het motorrijtuig niet heeft afgehaald dan wordt hij geacht zijn recht op de zaak te hebben opgegeven. Het staat de Minister van Verkeer en Waterstaat dan vrij om dat motorrijtuig weg te geven, te verkopen of te laten vernietigen.

De Minister kan op basis van het vijfde lid al na vier weken na de aanvang van de buitengebruikstelling gebruik maken van zijn bevoegdheid dat motorrijtuig weg te geven, te verkopen of te laten vernietigen. Het is daarvoor vereist dat de kosten van de buitengebruikstelling vermeerderd met de geraamde kosten van verkoop, het weggeven of van de vernietiging, in verhouding tot de waarde van het motorrijtuig volgens hem onevenredig hoog worden. Als bijvoorbeeld de kosten van de buitengebruikstelling vermeerderd de geraamde kosten na vier weken is opgelopen tot bijvoorbeeld € 1500,- terwijl de dagwaarde van het motorrijtuig op dat moment slechts € 500,- bedraagt, ligt het in de rede dat de minister van zijn bevoegdheid gebruik maakt.

Artikel 5.11

Dit artikel is ontleend aan artikel 28 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder). Op grond van dit artikel kan bij wijze van ultimum remedium, na verkregen rechterlijk vonnis, betaling van de kilometerprijs ook afgedwongen worden door het ten uitvoer leggen van gijzeling van de betalingsplichtige. De toepassing van het dwangmiddel gijzeling duurt ten minste twee dagen en ten hoogste één week.

Zoals gemeld betreft het hier een ultimum remedium. Het is een bevoegdheid die alleen dan toegepast wordt als andere rechtsmiddelen om een betalingsplichtige tot betaling te bewegen, zijn uitgeput en zonder resultaat gebleven zijn.

Artikel 5.12

Gehele of gedeeltelijke kwijtschelding van de kilometerprijs is alleen mogelijk indien sprake is van buitengewoon bezwaar om de verschuldigde kilometerprijs te betalen. Bij ministeriële regeling kunnen hier nadere regels voor worden gesteld. Het wetsvoorstel bevat geen bepaling over uitstel van betaling aangezien de artikelen 4.4.1.10 tot en met 4.4.1.12 van de Awb daarin voorzien.

Artikel 5.13

Het gaat in dit artikel om een algemene verplichting voor Ministers, overheidslichamen, bij of krachtens wet opgerichte rechtspersonen en andere lichamen die in hoofdzaak uitvoering geven aan het rijksbeleid, om die informatie te verstrekken die de Minister van Verkeer en Waterstaat hen vraagt met het oog op de invordering van de kilometerprijs. De Minister kan daarbij aangeven of hij informatie

mondeling of schriftelijk wenst te ontvangen, en hij hoeft voor de verstrekte informatie geen vergoeding te betalen. De bepaling komt overeen met artikel 55 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen.

Hoofdstuk 6: Toezicht en Handhaving

Artikel 6.1

De door de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van onderdeel a van het eerste lid van dit artikel aan te wijzen toezichthouders beschikken over de bevoegdheden genoemd in afdeling 5.2 van de Awb, dus ook de bevoegdheid om een motorrijtuig te doen stilhouden en over te brengen naar aangewezen plaats en dat motorrijtuig te onderzoeken op de aanwezigheid van een registratievoorziening en het daarvoor vereist keuringscertificaat. Medewerkers van private organisaties en van de RDW kunnen desgewenst ook als toezichthouders worden aangewezen.

Bij de op grond van onderdeel b van het eerste lid aangewezen ambtenaren kan het gaan om medewerkers van de KLPD en andere politieambtenaren.

Artikel 6.2

Krachtens artikel 5.0.4 Awb bestaat de bevoegdheid tot het opleggen van een sanctie alleen voorzover die bevoegdheid bij of krachtens de wet is verleend. Artikel 6.2, eerste lid, heeft tot doel om de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang expliciet aan de Minister van Verkeer en Waterstaat toe te kennen. Op basis van artikel 5:32 Awb beschikt het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het opleggen van een last onder bestuursdwang automatisch ook over de bevoegdheid om een last onder dwangsom op te leggen.

Hierbij gaat het niet alleen om de houder van het voertuig maar bestaat de mogelijkheid tegen een ieder die in strijd handelt met deze wet bestuursdwang toe te passen. Voor een geval waarin bijvoorbeeld door een toezichthouder wordt geconstateerd dat helemaal geen registratievoorziening in het motorrijtuig aanwezig is, kan direct bestuursdwang worden toegepast zonder termijn of schriftelijke vastlegging (art. 5.31 Awb). Het motorrijtuig kan dan direct worden afgevoerd naar inbouwstation om daar de registratievoorziening op kosten van houder/bestuurder te laten aanbrengen (zie art 5.25, eerste lid, Awb).

Artikel 6.3

Het gaat bij de geldboetes om wettelijke maxima. Dit volgt uit artikel 23 derde lid van het Wetboek van Strafrecht, waarin is bepaald dat de geldboete die voor een strafbaar feit ten hoogste kan worden opgelegd, gelijk is aan het bedrag van de categorie die voor dat feit is bepaald. Het Wetboek van Strafrecht kent zes categorieën geldboetes, oplopend van € 370,- voor strafbare feiten van de eerste categorie tot € 740.000,- voor strafbare feiten van de zesde categorie (artikel 23, vierde lid Wetboek van Strafrecht).

Artikel 6.4

Er is voor gekozen om op de overtreding van de artikelen 4.13 en 4.14 opgenomen verboden ook de mogelijkheid te openen voor een gevangenisstraf. Voor de daaraan ten grondslag liggende redenen wordt korthedshalve verwezen naar de toelichting op de artikelen 4.13 en 4.14. Overtreding van het in artikel 4.13 neergelegde verbod kan niet alleen worden gestraft met een geldboete van de vijfde categorie (maximaal € 74.000,-), maar kan tevens worden bestraft met een gevangenisstraf van maximaal vier jaren. Voor de strafmaat is aansluiting gezocht bij artikel 326c van het Wetboek van

strafrecht. Op het door een technische ingreep of met behulp van valse signalen gebruikmaken van een dienst die via telecommunicatie aan het publiek wordt aangeboden, met het oogmerk voor die dienst niet volledig te betalen, is in dat artikel een identieke straf gesteld.

Hoofdstuk 7: Wijziging andere wetten

Artikel 7.1

Er wordt ter zake van een motorrijtuig motorrijtuigenbelasting geheven zolang de houder met dat motorrijtuig niet valt onder de Wet kilometerprijs. Een motorrijtuig wordt op basis van artikel 8.2 pas in de heffing van de kilometerprijs betrokken vanaf het tijdstip dat het voorzien moet zijn van een registratievoorziening. Zie voor een nadere toelichting ook hoofdstuk 6 van het algemeen deel.

Artikel 7.2

De belasting zware motorrijtuigen vervalt met de invoering van de Wet kilometerprijs. De Wet belasting zware motorrijtuigen wordt in verband hiermee ingetrokken. Het vervallen van de belasting zware motorrijtuigen maakt tevens de opzegging of opschorting 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) noodzakelijk. Het tweede lid van dit artikel voorziet in de goedkeuring van de opzegging van dit verdrag.

Artikel 7.4

Het huidige artikel 26 van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit geeft een juridische basis voor een kilometerheffing en bevat de opdracht om bij of krachtens de wet nadere regels te stellen. Met de inwerkingtreding van de Wet kilometerprijs wordt dit onderwerp op andere wijze geregeld. Artikel 26 van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit kan daarom vervallen.

Artikel 7.5

Krachtens de eerste twee leden van artikel 14 Wegenwet moeten de rechthebbende op en de onderhoudsplichtige van de weg alle verkeer op die weg dulden (uitgezonderd beperkingen die verband houden met onderhoudswerkzaamheden en beperkingen in het gebruik). In het vijfde lid van dit artikel is zeker gesteld dat de eerste twee leden van dit artikel niet in de weg staan aan de heffing van mobiliteitstarieven op grond van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Met de in artikel 8.6 opgenomen aanpassing wordt dat ook zeker gesteld voor de heffing van de kilometerprijs.

Artikel 7.6

De hier bedoelde bijlage van de Awb wordt ook wel de 'negatieve lijst' genoemd. De in deze lijst opgenomen besluiten zijn op grond van artikel 8:5, eerste lid, van de Awb uitgesloten van beroep en daarmee op grond van artikel 7:1 Awb ook van bezwaar. Artikel 7,6 regelt de opname op deze negatieve lijst van besluiten over de aanwijzing van de plaatsen waar en de tijden waarop het spitstarief geheven zal worden.

Tevens wordt het verhaal zonder dwangbevel op deze negatieve lijst geplaatst; tegen verhaal zonder dwangbevel is in het twaalfde lid van artikel 5.8 al een civielrechtelijke rechtsgang opengesteld. Het is ongewenst dat er daarnaast ook een publiekrechtelijke rechtsgang openstaat. Er kan in dit verband ook worden gewezen op het feit dat de Wet administratiefrechtelijke rechtshandhaving verkeersovertredingen integraal op de negatieve lijst is opgenomen; daarmee is het in die wet ook geregelde verhaal zonder dwangbevel eveneens onder de werking van de negatieve lijst gebracht.

Tegen de aanmaning en verhaal met dwangbevel (artikel 5.9) staat eveneens een civielrechtelijke rechtsgang open. Opname in de negatieve lijst is niet nodig omdat bezwaar en beroep al in de Algemene wet bestuursrecht zelf worden uitgesloten (artikel 8.4, onderdeel m van Awb, vierde tranche). De buitengebruikstelling van een motorrijtuig op grond van artikel 5.10 is evenmin op de negatieve lijst geplaatst omdat er in dat geval geen sprake is van een besluit maar van een feitelijke handeling en daar staat nooit bezwaar en beroep tegen open (wel blijft uiteraard de mogelijkheid bestaan om de burgerlijke rechter als restrechter te vragen om een oordeel over de toepassing van dit instrument).

Hoofdstuk 8: Invoeringsrecht

Artikel 8.1

Het uitrusten van de motorrijtuigen met een registratievoorziening is een grootschalige operatie en zal derhalve gefaseerd geschieden. Het tijdstip waarop een voertuig met een Nederlands kenteken moet zijn voorzien van een registratievoorziening, wordt steeds bij ministeriële regeling bepaald. Uitgangspunt voor personenauto's en bestelwagens zal hierbij zijn de eerste cijfercombinatie van dat kenteken. Dit betekent dat bij ministeriële regeling wordt bepaald dat voor een bepaalde datum bijvoorbeeld de kentekens waarin de nummers 17 en 36 als eerste voorkomen moeten zijn voorzien van een registratievoorziening. De houder zal vervolgens voldoende gelegenheid krijgen om aan deze verplichting te voldoen. Zie voor een nadere toelichting ook hoofdstuk 6 van het algemeen deel.

Artikel 8.2

Een motorrijtuig wordt pas in de heffing van de kilometerprijs betrokken vanaf het moment dat het moet zijn voorzien van een registratievoorziening.

Hoofdstuk 9: Slotbepalingen

Artikel 9.1

Dit artikel biedt de mogelijkheid om bij koninklijk besluit verschillende artikelen, of onderdelen van artikelen, op verschillende tijdstippen in werking te laten treden. Zo kan bijvoorbeeld door de inwerkingtreding van de verschillende onderdelen van artikel 8.1 op verschillende tijdstippen te bepalen, de gewenste fasering van de verplichting tot het hebben van een registratievoorziening worden bewerkstelligd.