

Vergaderjaar 2020–2021

35 762

Regels voor de implementatie van Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europese Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (Wet implementatie EETS-richtlijn)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 12 mei 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	2
Implementatiewetgeving	2
Hoofdpijnen van het wetsvoorstel	2
<i>Aanleiding</i>	2
<i>Aanvulling op nationaal beleid</i>	3
<i>Interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen</i>	3
<i>Reikwijdte grensoverschrijdende uitwisseling van voertuigregistratiegegevens</i>	4
<i>Betrokkenen</i>	4
Gevolgen	5
<i>Regeldruk</i>	5
<i>Privacy Impact Assessment</i>	5
Toezicht en handhaving	5
Financiële gevolgen	6
Advies en Consultatie	6

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Wet Implementatie EETS-richtlijn. Deze leden hebben nog enkele vragen over het wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden hebben hierbij nog enkele opmerkingen en vragen.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie onderschrijven het belang van grensoverschrijdende interoperabiliteit ten behoeve van het vergroten van het gemak voor gebruikers. Ook staan deze leden positief tegenover het grensoverschrijdend uitwisselen van voertuigregistratiegegevens om op overtredingen – die bestaan uit het niet-betalen door een weggebruiker van wegentol in een lidstaat – beter te kunnen handhaven, mits dit niet in strijd is privacywet- en regelgeving.

Implementatiewetgeving

De leden van de VVD-fractie lezen dat implementatie gerealiseerd moet zijn op 19 oktober 2021. Deze leden vragen of deze termijn gehaald gaat worden en hoe de situatie ervoor staat in andere landen. Hebben andere landen als Kroatië, Tsjechië, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Polen, Slowakije, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk, waar op dit moment alleen nog nationale boordapparatuur kan worden gebruikt, de richtlijn inmiddels geïmplementeerd? In hoeverre is Nederland in dezen afhankelijk van andere landen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat dit wetsvoorstel een zuivere implementatie van de richtlijn beoogt. Kan de regering aangeven of dit betekent dat er dus alleen het noodzakelijke is geïmplementeerd en er dus geen extra voorstellen worden gedaan, die niet noodzakelijk hoeven te worden geïmplementeerd volgens de richtlijn?

De leden van de SP-fractie hebben voornamelijk geen grote inhoudelijke bezwaren tegen de implementatie van de Europese elektronische tolheffingsdienst (European Electronic Toll Service, hierna EETS) en kunnen zich het nut van grensoverschrijdend gebruik van tolheffingsdiensten voor weggebruikers en overheden voorstellen. Deze leden wensen hierbij te benadrukken dat zij voor Nederlandse infrastructurele voorzieningen geen voorstander zijn van het heffen van tolgelden voor weggebruikers, private veerpontdiensten uitgezonderd. De regering merkt terecht op dat dit voorstel hier ook niet toe dient.

Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

Aanleiding

De leden van de SP-fractie vragen de regering of zij inzichtelijk kan maken wat de reden is dat grensoverschrijdende operabiliteit in een deel van de lidstaten nog niet gangbaar is. Daarnaast zijn deze leden benieuwd waarom dit voorstel niet is aangeboden voor openbare (internet)consultatie, maar tegelijkertijd wel is besproken met een aantal stakeholders?

Aanvulling op nationaal beleid

De leden van de CDA-fractie lezen dat de richtlijn niet ten doel heeft om wegentol zelf te stimuleren of te harmoniseren. Kan de regering bevestigen dat de beslissing om wegentol op te leggen aan bepaalde voertuigtypes, de hoogte van de tol en het doel waarvoor de tol dient volledig aan de lidstaten zelf blijft? Kan de regering verder bevestigen dat in Nederland het tolvverbod van de Wegenwet dus het ongewijzigde uitgangspunt blijft? Kan de regering verder aangeven of deze wet er ook niet indirect voor gaat zorgen dat wegentol wordt gestimuleerd?

De leden van de CDA-fractie zijn verder benieuwd hoe de regering kijkt naar de situatie dat bepaalde wegen, tunnels, bruggen of veerponten in Nederland nooit openbaar zijn geworden onder de Wegenwet, zodat het tolvverbod daar nooit van toepassing is geworden. In Nederland is in bepaalde gevallen tolheffing op wettelijke grondslag en buitenwettelijke tolheffing aan de orde. Deze leden lezen dat in de praktijk de richtlijn, en dus dit wetsvoorstel, in bepaalde gevallen naar verwachting niet van toepassing is omdat dit geen elektronische tolheffingssystemen zijn of omdat er sprake is van uitzonderingsgevallen. Waarom spreekt de regering hier over «naar verwachting»? Is de regering bereid na te gaan wanneer dit wel en niet het geval is, zodat hier helderheid over bestaat? Kan de regering dit in de beantwoording aangeven? Kan de regering aangeven wat er concreet zal veranderen mocht de richtlijn toch wel van toepassing zijn op bepaalde categorieën waarbij de regering er vooralsnog van uitgaat dat dit niet het geval is?

Interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen

De leden van de CDA-fractie lezen dat de te implementeren regels die gericht zijn op het waarborgen van de interoperabiliteit alleen van toepassing zijn op tolheffingssystemen die «elektronisch» zijn en de te implementeren regels voor het waarborgen van interoperabiliteit niet van toepassing zijn op elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer die 1) klein zijn, 2) strikt lokaal zijn en 3) waarvoor de kosten van de aanpassing aan de vereisten voor interoperabiliteit van de richtlijn niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst. Bij de Westerscheldetunnel wordt gebruikgemaakt van een t-tag, een compact apparaatje dat je tegen de voorruit van de auto plaatst waardoor de passages automatisch worden geregistreerd en afgerekend. Kan de regering aangeven of dit valt onder de term «elektronisch»? Kan de regering in een tabel aangeven hoe de Westerscheldetunnel, de Blankenburgverbinding (A24), de ViA15 (A12/A15) en de Kiltunnel scoren op de onderdelen tolheffingssystemen die elektronisch zijn en de drie uitzonderingsgronden? Kan de regering hierbij ook expliciet aangeven of dit wetsvoorstel wel of niet van toepassing zal zijn op deze projecten, en zo ja, welke onderdelen van deze wet wel en niet van toepassing zijn op deze projecten?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat bij ministeriële regeling nadere regels kunnen worden gesteld over uitzonderingen. In de Nederlandse context zal dit in ieder geval betrekking hebben op de veerponten, voor zover daar sprake is van een elektronisch tolheffingssysteem, met een hoofdzakelijk lokale of perifere ontsluitingsfunctie. Aan welke uitzonderingen denkt de regering nog meer?

De leden van de SP-fractie vragen de regering wat zij beoogt met het stellen van nadere regels voor kleinere, lokale systemen. Betekent dit dat veerponten met elektronische heffingssystemen uitgezonderd worden van EETS-diensten indien zij dit wensen? Voorts zijn deze leden benieuwd wanneer tolheffende partijen kunnen worden aangemerkt als zijnde

«perifeer» of «lokaal»? Dit zijn in de ogen van deze leden zeer subjectieve omschrijvingen, die interpretatieverschillen in de hand kunnen werken.

Reikwijdte grensoverschrijdende uitwisseling van voertuigregistratiegegevens

De leden van de CDA-fractie lezen dat een andere doelstelling van de richtlijn is om grensoverschrijdende gegevensuitwisseling te faciliteren als er geen wegentol is betaald. Deze leden lezen dat deze situatie zich ook in Nederland kan voordoen, als de vaststelling van de tolplicht eerst ontstaat bij beschikking en niet van rechtswege als rechtsgevolg van een tolplichtig feit. Kan de regering nader toelichten, mogelijk met voorbeelden, om wat voor gevallen het kan gaan?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat de technologie van automatische nummerplaatherkenning (ANPR) onder de richtlijn valt. De richtlijn maakt het grensoverschrijdend versturen van boetes naar alle Europese lidstaten mogelijk. Nederland zal de komende jaren een aantal nieuwe elektronische tolheffingssystemen introduceren die gebruikmaken van ANPR-technologie (op grond van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15) en mogelijk elektronische tolheffingssystemen introduceren met andere technologieën, die onder deze richtlijn vallen (zoals een vrachtwagenheffing). Kan de regering aangeven of en in hoeverre Nederland vooralsnog gebruik kan maken van het grensoverschrijdend versturen van boetes naar alle Europese lidstaten? Wat heeft Nederland al eerder geïmplementeerd in het Kentekenreglement?

Betrokkenen

De leden van de VVD-fractie lezen dat het bestaande elektronische tolheffingssysteem voor de Westerscheldetunnel pas aan de technische eisen uit het wetsvoorstel hoeft te voldoen wanneer substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd. Deze leden vragen de regering wat hieronder moet worden verstaan. Daarnaast lezen deze leden dat de Kiltunnel op dit moment niet onder het wetsvoorstel valt, maar dit in de toekomst wel de situatie kan zijn, nu er plannen bestaan om het tolplein te vernieuwen en mogelijk een elektronisch systeem geïmplementeerd wordt. Waarin verschilt deze situatie van de Westerscheldetunnel, die pas aan het wetsvoorstel hoeft te voldoen wanneer substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd? Is het in de toekomst onder de verplichting van dit wetsvoorstel vallen voor het Wegschap Tunnel Dordtse Kil een reden om het tolplein niet te vernieuwen en geen elektronisch systeem te implementeren?

De leden van de VVD-fractie lezen dat veerponten die een lokale of perifere ontsluitingsfunctie hebben en de ANPR gebruiken, zijn uitgezonderd van de meeste bepalingen van dit wetsvoorstel. Welke bepalingen zijn hierop wel van toepassing?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering meer inzicht te geven wat dit wetsvoorstel voor gevolg heeft op een mogelijk later in te voeren vrachtwagenheffing. Deze leden lezen verder dat het bestaande elektronische tolheffingssysteem van de Westerscheldetunnel pas aan de technische eisen uit dit wetsvoorstel hoeft te voldoen wanneer substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd. Liggen substantiële technologische verbeteringen in de verwachting bij de Westerscheldetunnel? Zo ja, wanneer? Zo nee, betekent dit dat rond de Westerscheldetunnel vooralsnog niets hoeft te gebeuren rond technische eisen aan het elektronische tolheffingssysteem? Kan de regering aangeven hoe

dit wetsvoorstel rekening houdt met de discussie in de Tweede Kamer over een mogelijke tolvrije Westerscheldetunnel?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat voor de Kiltunnel plannen bestaan om het tolplein te vernieuwen en mogelijk een elektronisch systeem te implementeren. Kan de regering aangeven of het voldoen aan de technologische vereisten van de EETS-regelgeving effect kan hebben op de vraag of deze plannen door zullen gaan? En kan de regering bevestigen dat de veer tussen Den Helder en Texel valt onder de categorie klein en strikt lokaal en daarmee van de meeste artikelen wordt uitgezonderd?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel gesprekken zijn gevoerd met de ANWB, Transport en Logistiek Nederland (TLN), ondernemersvereniging evofenedex en brancheorganisatie voor het wegtransport VERN. Kan de regering aangeven wat de belangrijkste signalen hierbij waren? En welke signalen heeft de regering gekregen van andere betrokkenen over dit wetsvoorstel?

De leden van de SP-fractie vernemen graag van de regering in hoeverre tolheffende Nederlandse partijen die niet werken met elektronische systemen zijn geconsulteerd over de invoering van dit voorstel. Daarnaast zijn deze leden benieuwd of tolheffende partijen ook in de toekomst de keuze houden om geen gebruik te maken van EETS, indien zij hier geen toegevoegde waarde in zien, maar wél gebruik wensen te maken van elektronische heffingssystemen als kentekenregistratie?

Gevolgen

Regeldruk

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de gevolgen van dit wetsvoorstel voor Nederlandse automobilisten als zij in Nederland of in andere Europese landen rijden? Deze leden lezen dat de administratieve lasten van burgers en bedrijven vermoedelijk worden verlaagd. Om welk bedrag gaat het dan ongeveer?

Privacy Impact Assessment

De leden van de CDA-fractie lezen dat het wetsvoorstel veel ruimte laat aan de separate tolwetgevingen als het gaat om het ingrijpen in de persoonlijke levenssfeer. Kan de regering aangeven in welke Europese landen het meest wordt ingegrepen in de persoonlijke levenssfeer en wat voor ingrepen dat dan zijn?

De leden van de CDA-fractie lezen verder in paragraaf 3.2. dat de regering ervoor heeft gekozen dat de toldienstaanbieders op verzoek de gegevens aan de tolheffer moeten verstrekken. Kan de regering concreet maken aan wat voor soort verzoeken van de tolheffer dan moet worden gedacht en aan welke instanties de gegevens door de tolheffer kunnen worden verstrekt? Zullen dit maatschappelijke redenen zijn of kunnen dit ook commerciële redenen zijn?

Toezicht en handhaving

De leden van de CDA-fractie lezen dat bij de Raad van State vragen zijn gerezen over de beperkte reikwijdte van het toezicht. Kan de regering nog eens nader toelichten waarom een deel van de verplichtingen uit de Wet implementatie EETS-richtlijn zonder publiekrechtelijk toezicht worden nageleefd? En kan de regering nader toelichten waarom het opgemerkte

onderscheid door de Raad van State tussen toezicht op «publieke» en «private» tolheffers door het aanwijzen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als toezichthouder niet langer relevant is? En kan de regering aangeven wat het nadeel zou zijn als de rechtsbescherming voor de EETS-gebruiker die het niet eens is met de factuur of de uitgevoerde incasso, wel in het wetsvoorstel implementatie EETS-richtlijn zelf zou worden geregeld, in plaats van in een specifieke tolwet voor het betreffende tolproject?

Financiële gevolgen

De leden van de SP-fractie vragen de regering om te specificeren wat wordt bedoeld met een «geringe toename van de uitvoeringslasten voor de rijksoverheid als tolheffer».

Advies en consultatie

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar een nadere toelichting waarom niet tegemoet is gekomen aan de wens van RDW om een aantal zaken in de wet op te nemen, maar ervoor wordt gekozen om dit te regelen via een ministeriële regeling?

De fungerend voorzitter van de vaste commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp