

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. 4

ADVIES AFDELING ADVISERING RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State d.d. 15 oktober 2020 en het nader rapport d.d. 5 maart 2021, aangeboden aan de Koning door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 30 juni 2020, no. 2020001301, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet houdende 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), met memorie van toelichting.

Het voorstel strekt ter implementatie van richtlijn (EU) 2019/520 inzake de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van wegentol in de Unie («EETS-richtlijn»). In het voorstel worden regels geïmplementeerd die zijn gericht op het waarborgen van de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen. Ook omvat het voorstel een grondslag voor het gebruik van de Europese softwaretoepassing Eucaris voor grensoverschrijdende informatie-uitwisseling van voertuigregistratiegegevens tussen lidstaten in het kader van niet betalen van wegentol.

De Afdeling advisering van de Raad van State maakt opmerkingen over de wijze waarop het toezicht en de rechtsbescherming zullen worden geregeld. In verband hiermee is aanpassing wenselijk van de toelichting.

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 30 juni 2020, nr. 2020001301, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 15 oktober 2020, nr. W17.20.0213/IV, bied ik U hierbij aan.

Het voorstel geeft de Afdeling advisering van de Raad van State aanleiding tot het maken van een aantal opmerkingen bij het voorstel en adviseert daarmee rekening te houden voordat het voorstel bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal wordt ingediend.

Hierna ga ik, mede namens de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, in op het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State.

1. Bij elektronische tolheffing betrokken partijen

Bij de uitvoering van elektronische tolheffing en het waarborgen van interoperabiliteit tussen de verschillende tolheffingssystemen zijn verschillende partijen betrokken, met veelal verschillende taken.

In de eerste plaats is de tolheffer de entiteit die tol heft op het gebruik van voertuigen in een zogenoemd «EETS-gebied», zijnde een weginfrastructuur. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is betrokken als tolheffer voor de toekomstige Nederlandse tolgebieden voor de vrachtwagenheffing en de Blankenburgverbinding en Via15. Naast de Minister als publieke tolheffer, biedt het voorstel ook ruimte voor andere publieke en private tolheffers.

In de tweede plaats zijn er de aanbieders van (Europese) elektronische tolheffingsdiensten («EETS»). Deze zogenoemde EETS-aanbieders fungeren feitelijk als schakel tussen de tolheffer en de gebruiker van de EETS (de toeplichtige eigenaren of houders van voertuigen). Geregistreerde EETS-aanbieders sluiten daartoe overeenkomstig de door een tolheffer opgestelde EETS-gebiedsverklaring een overeenkomst met deze tolheffer voor de verlening van EETS-diensten in een bepaald tolgebied. EETS-gebruikers, op hun beurt, hebben een contract met de EETS-aanbieders om toegang te kunnen krijgen tot de tolheffingsdienst; de aanbieders maken de geïnde tolgelden over aan de betrokken tolheffer.

In de derde plaats zijn verschillende uitvoeringsorganisaties betrokken. De Dienst Wegverkeer (RDW) is verantwoordelijk voor het registreren van EETS-aanbieders. De RDW zal blijkens de toelichting ook, als nationaal contactpunt, verantwoordelijk zijn voor het uitwisselen van gegevens met andere lidstaten in geval van niet-betaling van wegentol en, als contactbureau, (vroegtijdige administratieve) contacten tussen tolheffers en (buitenlandse) EETS-aanbieders faciliteren. Daarnaast heeft de Minister de bevoegdheid een onafhankelijke bemiddelende instantie aan te wijzen, die kan bemiddelen tussen tolheffers en EETS-aanbieders over eventuele contractuele geschillen. Het is nog niet bekend welke instantie als bemiddelende instantie wordt aangewezen.

Ten slotte is voorzien in toezicht op en handhaving van de verplichtingen die uit het voorstel voortvloeien. Blijkens de toelichting is de RDW beoogd als toezichthoudende instantie, die namens de Minister de handhaving zal uitvoeren.

1. Bij elektronische tolheffing betrokken partijen

De beschrijving van de Afdeling van de werking van het systeem voor de tolheffing is juist, zij het dat van de EETS-aanbieders geëist kan worden dat zij de van de EETS-gebruiker geïnde tolgelden overmaken of dat zij de door de EETS-gebruiker verschuldigde bedragen overmaken. Met de keuze voor de laatste mogelijkheid wordt geborgd dat tolheffer niet afhankelijk is van de betaling van de tolgelden door de EETS-gebruiker. Voor wat betreft de bemiddelende instantie is inmiddels voor de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) gekozen. De NIWO wordt in het wetsvoorstel als zodanig aangewezen. De NIWO heeft als doel het bevorderen van het goed functioneren van de markt van het binnenlands en internationaal beroepsgoederenvervoer over de weg. Haar (kern)taak is de vergunningverlening voor het binnenlands en internationaal beroepsgoederenvervoer over de weg. Gezien de betrokkenheid van de NIWO bij deze sector past de bemiddelende rol bij het takenpakket dat de NIWO heeft.

De NIWO is een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan ingesteld op grond van artikel 4.1 van de Wet wegvervoer goederen (Wwg). De Wwg richt zich primair op de toelating tot het beroep van goederenvervoerder over de weg en regels voor het goederenvervoer. De Wwg heeft dus geen betrekking de verplichtingen van EETS-aanbieders en tolheffers in het kader van tolheffing. Daarom is er voor gekozen om deze organisatie niet op grond van de Wwg aan te wijzen, maar dit te doen in het wetsvoorstel implementatie EETS-richtlijn.

Om de onafhankelijkheid van de NIWO voor deze taak in het kader van het wetsvoorstel implementatie EETS-richtlijn te waarborgen is in het wetsvoorstel de bevoegdheid tot het stellen van beleidsregels door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op grond van artikel 21 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen buiten toepassing verklaard. De NIWO is voor de uitvoering van haar taken tarief-gefinancierd. De regering beoogt voor wat betreft de financiering voor de bemiddelende taak uit hoofde van de EETS-Richtlijn bij deze wijze van financiering aan te sluiten. Dat betekent dat partijen die ervoor kiezen om voor een gerezen conflict de bemiddelaar in te roepen hiervoor dienen te betalen. Anders dan de overige taken van de NIWO, die een publiekrechtelijk karakter hebben, is de bemiddeling naar zijn aard een privaatrechtelijke aangelegenheid. Derhalve zal ook de tolheffer moeten betalen. Door beide partijen zal dus een bedrag moeten worden betaald om de bemiddelingskosten van de NIWO te dekken. Uiteindelijk zal in samenspraak met beide partijen naar een voor beide partijen gestreefd worden naar een passende oplossing.

In verband met de keuze van de NIWO als de bemiddelende instantie zijn de artikelen 1, 37 en 38 van het wetsvoorstel, paragraaf 7 van het algemeen deel van de memorie van toelichting en de artikelsgewijze toelichting bij artikel 37 aangepast.

2. Toezicht

In de toelichting wordt opgemerkt dat de RDW wordt belast met het toezicht op en de handhaving van «de verplichtingen die voortvloeien uit het voorstel». Uit de uitvoeringstoets van de RDW blijkt echter dat zijn toezichttaken niet zien op de werkzaamheden van de EETS-aanbieders en dat deze voor wat betreft tolheffers zijn beperkt tot de private tolheffers. Voor publieke tolheffers is niet voorzien in (publiekrechtelijk) toezicht, omdat, zo wordt opgemerkt, het toezicht in deze gevallen via de ministeriële verantwoordelijkheid zal worden vormgegeven. De uitvoeringstoets vermeldt in dit verband dat de Minister naar de Kamer kan worden

geroepen voor zover het toezicht ziet op de verplichtingen van de publieke tolheffer.

In de toelichting wordt niet verhelderd of het toezicht inderdaad aldus zal worden ingericht. De toelichting verdient op dit punt aanvulling, waarbij in het bijzonder de volgende twee punten aandacht verdienen.

a. Reikwijdte van het toezicht

Nadere toelichting verdient waarom wordt gekozen voor de hiervóór geschetste beperkte reikwijdte van het toezicht. In de eerste plaats is onduidelijk waarom niet wordt voorzien in publiekrechtelijk toezicht op de EETS-aanbieders, terwijl ook op hen de nodige wettelijke verplichtingen (jegens de tolheffers en EETS-gebruikers) zullen rusten.

In de tweede plaats roept het in de uitvoeringstoets genoemde onderscheid tussen «publieke» en «private» tolheffers vragen op. Zo valt het de Afdeling op dat dit onderscheid noch in het voorstel, noch in de toelichting, noch in de EETS-richtlijn wordt benoemd of gedefinieerd. Aldus is onduidelijk wat onder een «publieke tolheffer» moet worden verstaan en wat deze onderscheidt van een private tolheffer.

Vervolgens rijst de vraag waarom niet is voorzien in uniform toezicht voor alle tolheffers. Ten aanzien van de tolhefferstaken van private tolheffers wordt het klaarblijkelijk noodzakelijk geacht met handhavingsbevoegdheden omkleed publiekrechtelijk toezicht in te richten. Waarom dat voor soortgelijke tolhefferstaken van publieke tolheffers niet nodig zou zijn, ziet de Afdeling voorshands niet in. Het feit dat de Minister in politiek-bestuurlijk opzicht verantwoordelijkheid draagt voor de uitvoering van – haar eigen – tolhefferstaken, laat de noodzaak van onafhankelijk toezicht daarop onverlet.

De Afdeling wijst er voorts op dat de Minister niet zonder meer politiek-bestuurlijke verantwoordelijkheid draagt voor andere publieke tolheffers, zoals decentrale overheden. Evenmin is ten aanzien van hun taken voorzien in publiekrechtelijk toezicht.

De Afdeling adviseert de toelichting ten aanzien van het toezicht aan te vullen en daarbij in te gaan voornoemde aandachtspunten.

b. Rolvermenging RDW

De Afdeling constateert dat de RDW binnen het stelsel van tolheffing verschillende rollen krijgt. De dienst is namelijk ook betrokken bij de uitvoering van bepaalde tolhefferstaken namens de Minister in het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing. Voorts zal de RDW op grond van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, met Rijkswaterstaat, betrokken zijn bij het innen van het tolgeld. Hoewel deze taken nog niet zijn uitgewerkt, is niet uitgesloten dat de RDW bepaalde tolhefferstaken zal verrichten, waarop zij, ten aanzien van private tolheffers, tevens toezicht zal houden. Een dergelijke rolvermenging is niet wenselijk. Voor zover inderdaad wordt vastgehouden aan deze rolvermenging, dient ten minste inzichtelijk te worden gemaakt welke waarborgen worden getroffen om een duidelijke functiescheiding tussen deze rollen van de RDW te garanderen.

De Afdeling adviseert in de toelichting de nodige aandacht te besteden aan de verschillende taken die de RDW in het kader van de uitvoering van en het toezicht op tolheffingstaken zal verrichten.

2. Toezicht

a. Reikwijdte van het toezicht

Bij de Afdeling zijn vragen gerezen over de beperkte reikwijdte van het toezicht. Het gaat dan om de vraag waarom niet wordt voorzien in publiekrechtelijk toezicht op de EETS-aanbieders, het verschil tussen publieke en private tolheffers en het ontbreken van uniform toezicht op de tolheffers.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Afdeling is de inrichting van het toezicht opnieuw tegen het licht gehouden. De ILT zal in de plaats van de RDW de beoogd toezichthouder zijn en op grond van artikel 41 wetsvoorstel toezicht houden op de naleving van wettelijke bepalingen door zowel de tolheffers als de EETS-aanbieders.

Een deel van de verplichtingen uit de toekomstige Wet implementatie EETS-richtlijn zal zonder publiekrechtelijk toezicht worden nageleefd. Dit betreft de nakoming van de contractuele verplichtingen tussen de EETS-aanbieders en de betreffende tolheffer, waarbij in voorkomend geval dan ook aan de wettelijke verplichtingen wordt voldaan. Ditzelfde geldt ook voor de nakoming van de contractuele verplichtingen tussen de EETS-gebruikers en de betreffende EETS-aanbieder.

Voor in Nederland geregistreerde EETS-aanbieders geldt bovendien dat die bij de registratie en vervolgens bij de jaarlijkse controle aan de registratieverplichtingen moeten voldoen. Als ultimum remedium kan de inschrijving door de RDW worden ingetrokken.

Voor zover het toezicht betreft op specifieke taken voor de RDW of de NIWO wordt het toezicht geregeld via de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.

Met het beoogde toezicht door de ILT wordt voorzien in uniform toezicht op de verplichtingen voor tolheffers en EETS-aanbieders, bedoeld in artikel 41 van het wetsvoorstel. In artikel 42 van het wetsvoorstel is opgenomen dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd is om ter handhaving van de voorschriften, bedoeld in artikel 41, een last onder bestuursdwang of, op grond van een artikel 5:32 Awb, een last onder dwangsom op te leggen. Als de Minister echter zelf de tolheffer is, zal geen last onder dwangsom of last onder bestuursdwang worden opgelegd maar zal de toezichthouder ten behoeve van de naleving van de voorschriften onder andere gebruik maken van instrumenten als signalering en audits.

Naast het onderhavige wetsvoorstel is ook het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing in voorbereiding. Vooral nog wordt ervan uitgegaan dat ambtenaren van de ILT ook een handhavingstaak hebben in het kader van dat wetsvoorstel, waar het gaat om het stilsthouden van een vrachtwagen langs de weg. De precieze inrichting van de uitvoering van de vrachtwagenheffing zal nog verder worden uitgewerkt. Als de ILT inderdaad die taak krijgt, zal een organisatorische voorziening worden getroffen zodat deze taak niet wordt vermengd met het toezicht op de tolheffer en EETS-aanbieders in het kader van het wetsvoorstel implementatie EETS-richtlijn.

Het door de Afdeling opgemerkte onderscheid tussen toezicht op «publieke» en «private» tolheffers is door het aanwijzen van ILT als toezichthouder niet langer relevant. Terecht riep het in de uitvoeringstoets van de RDW genoemde onderscheid tussen «publieke» en «private» tolheffers bij de Afdeling vragen op. In het wetsvoorstel wordt dit onderscheid niet gemaakt omdat het wetsvoorstel betrekking heeft op alle tolheffers. In de EETS-richtlijn wordt de tolheffer wel gedefinieerd als publieke of private entiteit die tolgelden heft op het gebruik van voertuigen in een EETS-gebied, maar daarmee wordt slechts geduid dat

alle tolheffers onder de richtlijn vallen ongeacht hun rechtsvorm, bijvoorbeeld een tolheffer in de hoedanigheid van bestuursorgaan of in de hoedanigheid van een privaatrechtelijke rechtspersoon als een B.V. of een N.V. Volledigheidshalve wordt daarbij nog opgemerkt dat de tolheffer alleen onder de richtlijn valt voor zover de tol wordt geheven met een elektronisch tolheffingssysteem waarbij gebruik wordt gemaakt van de technologieën, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de EETS-richtlijn. Tolheffers die gebruik maken van andere technologieën vallen pas onder deze richtlijn op het moment dat zij substantiële technologische verbeteringen doorvoeren (artikel 3, tweede lid, van de EETS-richtlijn).

Naar aanleiding van het advies van de Afdeling zijn de artikelen 41 en 42, de paragrafen 8 en 11 van het algemeen deel van de memorie van toelichting en de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 1, 41 en 42 aangepast.

b. Rolvermenging RDW

De Afdeling constateert dat de RDW binnen het stelsel van de tolheffing verschillende rollen kan krijgen. Dat zijn rollen waarop de RDW, ten aanzien van private tolheffers, ook toezicht zal houden.

Zoals onder a. is aangegeven is de inrichting van het toezicht opnieuw tegen het licht gehouden. Dat heeft ertoe geleid dat beoogd wordt de ILT als toezichthouder aan te wijzen.

De Minister is vooralsnog de enige tolheffer die onder de toekomstige Wet implementatie EETS-richtlijn valt en andere tolheffers die hieronder komen te vallen worden op korte termijn niet voorzien. De Minister (in de rol van tolheffer) is tolheffer voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 en de Minister is beoogd tolheffer voor de vrachtwagenheffing. De rol van tolheffer zal in die gevallen namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat worden uitgevoerd door een publieke uitvoeringsorganisatie. De ILT ziet erop toe dat die uitvoeringsorganisatie de verplichtingen, bedoeld in artikel 41 van de toekomstige Wet implementatie EETS-richtlijn, nakomt.

Naar aanleiding van het advies van de Afdeling is paragraaf 8 van het algemeen deel van de memorie van toelichting aangepast.

3. Rechtsbescherming

In de toelichting bij het voorstel wordt niet ingegaan op de rechtspositie van de EETS-gebruikers. Een EETS-gebruiker sluit een overeenkomst met de EETS-aanbieder en betaling aan de aanbieder veronderstelt betaling aan de tolheffer. Deze tolheffer kan zowel een publieke als private entiteit zijn, die zowel publiekrechtelijk als privaatrechtelijk tolbetalingen kan innen. De toelichting biedt geen helderheid welke rechtsmiddelen – bestuursrechtelijk of privaatrechtelijk – een EETS-gebruiker kan aanwenden, indien hij zich niet kan verenigen met een door de EETS-aanbieder gefactureerd bedrag, of uitgevoerde incasso. Bovendien is het mogelijk dat de wijze van rechtsbescherming per EETS-gebied kan verschillen.

Evenmin wordt toegelicht welke mogelijkheid een EETS-gebruiker heeft om bij een toezichthouder een klacht in te dienen over het handelen door een EETS-aanbieder of tolheffer. De ingevolge voorgesteld artikel 37 aan te wijzen instantie bemiddelt alleen in geschillen tussen tolheffers en EETS-aanbieders. Duidelijkheid hieromtrent acht de Afdeling aangewezen.

De Afdeling adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen.

3. Rechtsbescherming

De Afdeling constateert dat niet wordt ingegaan op de rechtsbescherming van de EETS-gebruiker als hij zich niet kan verenigen met een door de EETS-aanbieder gefactureerd bedrag, of uitgevoerde incasso. Ook geeft de Afdeling aan dat niet wordt toegelicht welke mogelijkheid een EETS-gebruiker heeft om bij een toezichthouder een klacht in te dienen over het handelen door een EETS-aanbieder of tolheffer.

De rechtsbescherming voor de EETS-gebruiker die het niet eens is met de factuur of de uitgevoerde incasso wordt niet in het wetsvoorstel implementatie EETS-richtlijn geregeld, maar in de specifieke tolwet voor het betreffende tolproject. De EETS-richtlijn laat de lidstaten vrij in de keuze van betaling en invordering langs bestuursrechtelijke of privaatrechtelijke weg. De keuze voor de bestuursrechtelijke of privaatrechtelijke weg hangt af van de inrichting van het tolsysteem en of geregeld is dat de EETS-aanbieder de factuur voor de tol in naam en voor rekening van de tolheffer uitschrijft, of de tolbetaling zelfstandig en in eigen naam afhandelt.

Voor de inrichting van een elektronisch tolheffingssysteem zijn verschillende mogelijkheden denkbaar, zoals een systeem met of zonder een slagboom, registratie met ANPR of met boordapparatuur, een heffing per kilometer of per passage, enzovoorts. Als het vervolgens gaat om een tolheffer die bestuursorgaan is en de factuur wordt door de EETS-aanbieder in naam en voor rekening van de tolheffer uitgeschreven, is er in beginsel sprake van een betalingsverplichting in het bestuursrechtelijk spoor en zullen bezwaren in beginsel via dat spoor worden afgehandeld. Als de betaling echter plaatsvindt aan een EETS-aanbieder die zelfstandig de heffing int en het door de EETS-gebruiker verschuldigde bedrag aan de tolheffer betaalt dan is er in beginsel sprake van civielrechtelijke rechtsbescherming. De EETS-gebruiker betaalt dan niet rechtstreeks aan het bestuursorgaan, maar aan de EETS-aanbieder. De EETS-gebruiker voldoet door de betaling aan de EETS-aanbieder in ieder geval altijd aan zijn betalingsverplichting aan de tolheffer (artikel 20, eerste lid, wetsvoorstel).

Waar het gaat om klachten van de EETS-gebruiker ten aanzien van het handelen van de tolheffer of de EETS-aanbieder, kan de EETS-gebruiker een verzoek om handhaving indienen bij de toezichthouder. Als wordt overgegaan tot handhaving zal de tolheffer of de EETS-aanbieder daaraan gevolg moeten geven. Als het verzoek om handhaving echter wordt afgewezen is dat een bestuursrechtelijk besluit waartegen bezwaar kan worden gemaakt en eventueel beroep kan worden ingesteld.

Naar aanleiding van het advies van de Afdeling is de artikelsgewijze toelichting van de memorie van toelichting bij de artikelen 19 en 42 aangepast.

4. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft een aantal opmerkingen bij het voorstel en adviseert daarmee rekening te houden voordat het voorstel bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal wordt ingediend.

*De vice-president van de Raad van State,
Th.C. de Graaf*

4. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage

De opmerkingen van de Afdeling zijn overgenomen met uitzondering van de opmerking over artikel 39. In het artikel is opgenomen dat «degene die ervan verdacht wordt de wegentol niet te hebben betaald» daarvan in kennis wordt gesteld. Met «degene» wordt bedoeld op de degene op wiens naam het motorrijtuig is ingeschreven in het kentekenregister van het betreffende land.

5. Overige wijzigingen

Tot slot is van de gelegenheid gebruik gemaakt om enkele andere wijzigingen in het wetsvoorstel en bijbehorende memorie van toelichting door te voeren. Deze worden hieronder kort uiteengezet. Voor zover de artikelen zijn aangepast, is de memorie van toelichting overeenkomstig aangepast. Daarnaast is de memorie van toelichting geactualiseerd. In verband daarmee zijn enkele redactionele wijziging van ondergeschikte aard aangebracht.

Artikel 2, tweede lid

In artikel 2, tweede lid, werd abusievelijk verwezen naar de artikelen 3 tot en met 40. Dit is vervangen door een verwijzing naar de artikelen 3 tot en met 38.

Artikel 7, eerste lid

In artikel 7, eerste lid, was bepaald dat een in Nederland gevestigde entiteit bij de RDW een verzoek om registratie kan doen. Het verzoek om registratie is vervangen door een aanvraag om registratie zodat de terminologie beter aansluit bij de Awb. Er is geen inhoudelijke wijziging beoogd.

Paragraaf 9 van de memorie van toelichting

In paragraaf 9 was abusievelijk opgenomen dat er als gevolg van het onderhavige wetsvoorstel voor de Westerscheldetunnel een toename in de uitvoeringslasten zou zijn. De Westerscheldetunnel valt echter niet onder de reikwijdte van het wetsvoorstel omdat het daar gebruikte tolheffingssysteem geen gebruik maakt van een van de technologieën, bedoeld in artikel 3, eerste lid.

Artikel 10, artikelsgewijze toelichting

In artikel 10, eerste lid, van het wetsvoorstel is bepaald dat de tolheffer een tolgebiedsverklaring opstelt. In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 10 is verduidelijkt dat de EETS-gebiedsverklaring is een privaatrechtelijk instrument is met de algemene voorwaarden voor EETS-aanbieders inzake toegang tot zijn EETS-gebieden. Met artikel 10 wordt artikel 6, tweede lid, van Richtlijn (EU) 2019/520 geïmplementeerd.

Artikel 40, zesde en zevende lid

In artikel 40, zesde lid, was abusievelijk geen verwijzing naar artikel 43 van de Wegenverkeerswet 1994 voor de grensoverschrijdende uitwisseling van voertuiggegevens. Dit is in het zesde lid aangepast. In artikel 40 ontbrak ook een grondslag voor een ministeriële regeling voor de aanwijzing van het nationaal contactpunt die de gegevens met andere lidstaten kan uitwisselen in het geval dat een buitenlandse

kentekenhouders de wegentol niet betaalt. In artikel 40, zevende lid, is deze grondslag opgenomen.

Ik moge U, mede namens de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no. W17.20.0213/IV

- In artikel 5: een grondslag opnemen voor de Minister voor aanwijzing van een contactbureau.
- In artikel 39: aanvullen dat in geval van niet-betaling een houder daarvan in kennis wordt gesteld.
- In de toelichting: verduidelijken welke partij vaststelt wanneer er sprake is van «ongeldig verklaarde boordapparatuur» en wat de consequenties hiervan zijn.
- Verwijzingen in de transponeringstabel corrigeren. Zo wordt bij artikel 15, derde lid, EU-richtlijn verwezen naar artikel 13, derde lid van het voorstel. Het voorstel voorziet daar niet in. Verwijzing schrappen en eventueel vervangen door «Behoeft geen implementatie». Ten aanzien van artikel 21, eerste lid, laatste alinea, EU-richtlijn moet bijvoorbeeld de verwijzing naar artikel 7, tweede lid, wetsvoorstel worden geschrapt en worden verwezen naar artikel 7, derde en vierde lid, wetsvoorstel.