



> Retouradres

OPENBAAR

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. De Programmadirecteur Vrachtwagenheffing en
tijdelijke tolheffing, [REDACTED]
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

ILT

Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport

Contactpersoon

[REDACTED]
Senior Adviseur

Ons kenmerk

ILT-2021/52722

Uw kenmerk

IENW/BSK-2021/183546

Datum 14 september 2021
Betreft HUF-toets Wijzigingsbesluit tijdelijke tolheffing

Geachte heer [REDACTED],

In reactie op uw verzoek van 25 juni 2021 (kenmerk: IENW/BSK-2021/183546) om een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit te voeren op het concept Wijzigingswet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (hierna: Wijziging THH), bericht ik u als volgt.

Ik stel vast dat de aard en het doel van de taken die u aan de ILT wenst toe te wijzen (staande houding en het fysiek innen van de boete) verschillen van de taken die de ILT op dit moment heeft op het gebied van het wegvervoer.

Op dit moment houdt de ILT toezicht op de naleving van de regels voor beroepsvervoer. Zoals onze medewerkers al met medewerkers van uw programmadirectie hebben besproken, bestaat het overgrote deel van de doelgroep van deze taken echter uit bestuurders van personenauto's die particulier vervoer verrichten. Daarmee zijn deze taken voor de ILT wezensvreemd, en daardoor is de ILT niet geëquipeerd om toezicht te houden op deze groep.

In 2016 heeft de ILT in de toenmalige HUF-toets op de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 aangegeven eventueel wel een rol te kunnen gaan spelen in het toezicht op de naleving van de desbetreffende regels voor het beroepsmatige wegvervoer. Feitelijk zou de ILT dit toezicht inderdaad kunnen inrichten. Daarbij plaats ik wel de kanttekening dat het mijns inziens veel efficiënter zou zijn om voor staande houding en inning van (alle) boetes voor overtreding van de THH gebruik te maken van reeds bestaande samenwerkingsverbanden en werkwijzen, zoals de ANPR-fuiken die door de politie worden gebruikt voor inning van andere openstaande boetes; ik acht het niet efficiënt om het specifieke deel dat het beroepsvervoer betreft (exclusief) bij de ILT te beleggen.

Voorts merk ik op dat de ILT haar (relatieve) inzet op de vele verschillende wettelijke taken bepaalt op basis van een risicoanalyse. Dit maakt dat de ILT-inzet in de loop van de tijd kan veranderen als haar inschatting van het maatschappelijk effect van de verscheidene werkzaamheden verandert.

HUF-toets op de TTH (2016)

In 2016 heeft de ILT een HUF-toets (19 oktober 2016 kenmerk: ILT-2016/77520) uitgebracht op de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (hierna: TTH). In deze toets heeft de ILT – na afstemming tussen de ILT en DGB – het standpunt ingenomen dat de ILT dat taken met betrekking tot inning van niet betaalde boetes onder voorwaarden en beperkingen voor de ILT uitvoerbaar zouden zijn. Hierbij zijn twee belangrijke kanttekeningen gemaakt. Ten eerste heeft de ILT te kennen gegeven dat de uitvoering van deze taak zal worden meegenomen in het reguliere toezicht op de weg. Ten tweede heb ik te kennen gegeven dat personenauto's voor privévervoer, waar de TTH eveneens op ziet, van dit ILT-toezicht geheel zullen worden uitgesloten. Hieraan zijn in 2016 randvoorwaarden gesteld. Daarnaast is in de HUF-toets opgenomen dat op dat moment in het kader van de voorgelegde taak geen capaciteitstoename werd voorzien. Hierbij is opgemerkt dat alsnog om extra capaciteit zou worden gevraagd, dan wel dat de ILT de inzet in het kader van de TTH beperkt als de uitvoering van de taak inzake tol een dusdanig tijdsbeslag zou betreffen dat het aantal reguliere inspecties dat kan worden uitgevoerd zou worden verminderd. Voor wat betreft de ICT-kosten is destijds aangegeven dat ICT-aanpassingen ter waarde van € 600.000,- noodzakelijk zou zijn om de specifieke kentekens te kunnen identificeren tijdens het toezicht.

HUF-toets op de Wijziging TTH (2021)

Hieronder treft u de uitkomsten van de door u verzochte HUF-toets aan, waarbij opgemerkt dient te worden dat de scope van deze toets zich beperkt tot het toetsen van substantiële wijzigingen ten opzichte van de TTH. Dit is ten eerst het geïntroduceerde toezicht op de ETS-aanbieder (een toldienstaanbieder als bedoeld in artikel 1 van de Wet implementatie EETS-richtlijn die zijn diensten beperkt tot de tolgebieden Blankenburgverbinding en ViA15). Ten tweede gaat het om het staande houden van voertuigen bij onherroepelijke openstaande boetes en het fysiek innen van de boete.

Ten aanzien van de eerstgenoemde wijziging merk ik het volgende op. De Wet implementatie EETS-richtlijn (hierna: Wet EETS) wordt in de Wijziging TTH deels van overeenkomstige toepassing verklaard op de ETS-aanbieder en de hoofddienstaanbieder. De ILT wordt middels een aanwijzingsbesluit aangewezen als toezichthouder op de Wet EETS en zal hierdoor ook toezicht moeten houden op de ETS-aanbieder. De inrichting en uitvoering van het EETS-toezicht is in volle gang. Het toezicht op de ETS-aanbieder zal in grote mate hetzelfde zijn als het toezicht op de EETS-aanbieder. De vraagstukken omtrent de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid zullen dan ook in de HUF-toets ten aanzien van de Wet EETS worden meegenomen, welke eind dit jaar wordt verwacht. Ik merk in dit verband nu al op dat in die HUF-toets aandacht zal worden besteed aan het ontbreken van het toezicht op de hoofddienstaanbieder.

Uitgaande van de omvang van het takenpakket en de inrichting en uitvoering van het toezicht op de EETS-aanbieder, zal de ILT geen additionele claim voor neerleggen. Hierbij is wel van belang dat de claim voor het toezicht op de EETS-aanbieders door DGMO wordt gehonoreerd.

In het vervolg van deze brief ga ik dan ook alleen in op de tweede wijziging in de Wijziging TTH, het staande houden van voertuigen bij onherroepelijke openstaande boetes en het fysiek innen van de boete.

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport

Datum
6 september 2021

Ons kenmerk
ILT-2021/52722

Oordeel

Handhaafbaarheid

Wetgeving

Er bestaan vragen over de handhaafbaarheid van de wetgeving. Op dit moment bestaat namelijk onduidelijkheid over de normadressaat, zoals bedoeld in artikel 7 van de TTH waarin naar wordt verwezen naar artikel 15 van de Wijziging TTH. Deze onduidelijkheid kan worden weggenomen door expliciet in de memorie van toelichting aan te geven wie de normadressaat is. Daarnaast is onduidelijk hoe de ILT moet handhaven in gevallen waarin van een normadressaat de NAW-gegevens onbekend zijn. Ook hier is een toelichting in de memorie van toelichting wenselijk.

Naleving door normadressaat

Indien bovengeschetste onduidelijkheid rondom de normadressaat wordt weggenomen en vanuit het ministerie erop wordt ingezet dat door middel van (landelijke) communicatie, normadressanten bekend zijn met de tolverplichting en de handhaving op het betalen van de tol, zie ik geen belemmeringen op het punt van de naleving door de normadressaat. Hierbij speelt een rol dat het fysieke toezicht van de ILT het sluitstuk van de handhaving van tolbetalingen is en de normadressant ten tijde van de handhaving door de ILT om die reden genoegzaam bekend mag worden geacht met het betalen van de tol. Bovenbedoelde communicatie kan daarnaast ook een preventieve werking hebben.

Handhaving door de toezichthouder

Ik benadruk nogmaals dat de beoordeling van de handhaafbaarheid van de Wijziging THH ziet op vrachtwagens, bussen >3.500 kg en taxi's en bedrijfsmatig goederenvervoer < 3500 kg.

Een inschatting van de Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing is dat ruim 60.000 voertuigen (waarvan 450 vrachtwagens) per jaar voor het gebruik van de Blankenburgverbinding en ViA15 het toltarief niet zullen betalen. De inschatting is dat deze voertuigen hoofdzakelijk van buiten de Europese Unie komen. Aangezien het voorafgaand aan een controle niet duidelijk is of ten aanzien van een voertuig sprake is van niet-betaalde toltarieven, zullen er meer dan voornoemde voertuigen moeten worden gecontroleerd om resultaat te bereiken. De in dit verband berekende additionele werkstroom betreft naar verwachting zo'n 100.000 voertuigen (waarvan 3.000 vrachtwagens) per jaar. De inzet van capaciteit op de handhaving van de Wijziging TTH zal per definitie ten koste gaan van capaciteit voor het toezicht op de naleving van andere wetgeving.

Uitvoerbaarheid

De toets op uitvoerbaarheid is – zoals ik al eerder beschreef – in 2016 gedaan en richtte zich enkel op het bedrijfsmatig vervoer (met vrachtwagens, bussen en taxi's). De beschreven randvoorwaarden en uitgangspunten voor wat betreft de uitvoerbaarheid uit 2016 zijn nog steeds leidend. Ik verwijs hierbij hier naar de HUF-toets van 19 oktober 2016 kenmerk: ILT-2016/77520.

In 2016 heeft de ILT – zoals reeds benoemd – een totale reservering van € 600.000,- ten behoeve van de benodigde ICT-aanpassingen genoemd. Deze kostenpost blijft staan omdat de destijds benoemde aanpassingen nog niet zijn verwezenlijkt. Voor wat betreft capaciteit leidt voortschrijdend inzicht ertoe dat

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport

Datum
6 september 2021

Ons kenmerk
ILT-2021/52722

een voorbehoud moet worden gemaakt bij het eerder in 2016 ingenomen standpunt dat in beginsel geen uitbreiding van de capaciteit aan de orde is.¹ Dit is gelegen in het feit dat nieuwe formulieren ontwikkeld en uitgegeven moeten worden en er bij het uitreiken van een kwitantie en bij weigering van betaling, mogelijkheden moeten zijn om het voertuig in bewaring te stellen of vast te zetten met bijv. wielklem. Dit leidt ertoe dat de taak geïndexeerd moet worden, op grond waarvan een eventuele capaciteitsclaim mogelijk is. De indexatie van de taak zal de ILT doen, zodra aan de genoemde principes en randvoorwaarden uit 2016 is voldaan.

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport

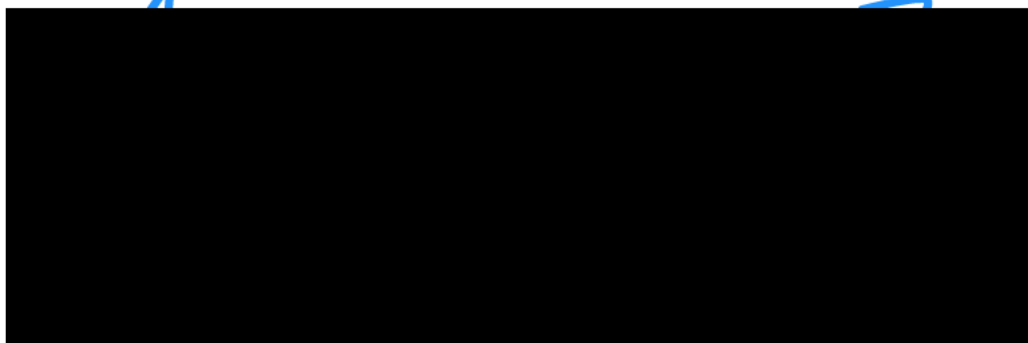
Datum
6 september 2021

Ons kenmerk
ILT-2021/52722

Graag verneem ik uw reactie op deze HUF-toets alsmede de definitieve tekst van de regelgeving en de datum van inwerkingtreding.

Met vriendelijke groet,

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,



¹ Tenzij de taak leidt tot een dusdanig tijdsbeslag, waardoor het aantal reguliere inspecties wordt beperkt.