

Vergaderjaar 2005–2006

30 615

Wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in verband met invoering van een versnellingsstarief en verbetering van de uitvoerbaarheid

Nr. 4

ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT¹

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 9 juni 2006 en het nader rapport d.d. 26 juni 2006, aangeboden aan de Koningin door de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de minister van Financiën. Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 26 april 2006, no. 06.001561, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van Financiën, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet houdende wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in verband met invoering van een versnellingsstarief en verbetering van de uitvoerbaarheid, met memorie van toelichting.

Het wetsvoorstel heeft een driedelig doel.

In de eerste plaats wordt een versnellingsstarief geïntroduceerd. Hiermee kan de versnelde aanleg van infrastructuur worden bekostigd.

In de tweede plaats wordt de mogelijkheid geschapen om tol te heffen op een bestaande weg.² Uit onderzoek naar de Tweede Coentunnel bleek dat bij een heffing die zich beperkt tot de nieuwe tunnel, de bereikbaarheid nauwelijks zal verbeteren, omdat vele automobilisten de oude tunnel zullen blijven gebruiken.

Ten derde beoogt het wetsvoorstel het gebruiksgemak van de weggebruiker te vergroten, door de mogelijkheid van betaling vooraf en het beginsel van één rekening voor alle heffingen.³

De Raad van State onderschrijft de strekking van het wetsvoorstel, maar maakt een aantal opmerkingen met betrekking tot de opportuniteit van het wetsvoorstel, de Europeesrechtelijke aspecten en de inningsorganisatie. Hij is van oordeel dat in verband daarmee enige aanpassing van het voorstel wenselijk is.

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 26 april 2006, nr. 06.001561, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 9 juni 2006, nr. W09.06.0127/V, bied ik U hierbij aan.

1. Opportuniteit van het wetsvoorstel

Dat financiering van de versnelde aanleg van wegen vooropstaat, wordt duidelijk verwoord in de toelichting, waar onder het kopje «Noodzaak» wordt gesteld dat de «regering ... van mening (is) dat de aanpak van diverse notoire knelpunten in het wegennet niet op een integrale stelselherziening en de uitwerking van de kilometerprijs kan wachten.»⁴ Om het belang van dit

¹ De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Raad van State is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Artikelen 22, onderdeel b, en 25, onderdeel c; zie memorie van toelichting par.1.1 (eerste volle alinea), par. 1.2 en par. 2.2.

³ Artikel 6, vierde lid, resp. artikel 6, zevende lid.

⁴ Par. 1.2.

wetsvoorstel te onderstrepen, wordt voorts gewezen op lopende haalbaarheidsstudies, waarbij voor enkele concrete projecten wordt onderzocht of een tol- of versnellingsstarief kan worden toegepast. Voor deze en andere projecten is het van belang dat zo snel mogelijk duidelijkheid komt over het wettelijk kader, «omdat pas dan daadwerkelijk kan worden bepaald of een tol- of versnellingsstarief concreet toepasbaar is ter financiering van een voorgenomen aanlegproject.» Ten slotte wordt gewezen op het feit dat na de inwerkingtreding nog een aantal stappen nodig is voordat met heffen kan worden gestart, «zoals de aanleg van de nieuwe infrastructuur (...), de aanbesteding van de inningstechniek en de vormgeving van de uitvoeringsorganisatie.»¹

De Raad merkt hierbij het volgende op.

Mobiliteitstarieven kunnen worden geheven sinds 2002, het jaar waarin de Wbm in werking is getreden.² De Wbm bevat de grondslag voor drie mobiliteitstarieven: het expresbaantarief, het toltarief en de kilometerheffing. Hiermee was voor het eerst een algemeen³ wettelijk kader beschikbaar voor mobiliteitstarieven.

In de periode die is verstreken sinds de inwerkingtreding van de Wbm tot op heden (eerste fase) is geen van de in die wet geregelde mobiliteitstarieven operationeel geworden. De reden hiervoor is dat inmiddels de voorkeur werd gegeven aan andere methoden ter verbetering van de mobiliteit zoals verbetering van de infrastructuur (Spoedwet wegverbreding).

Het nu voorliggende wetsvoorstel beoogt het in de Wbm neergelegde kader uit te breiden (met een versnellingsstarief) en te verbeteren (met een toltarief op bestaande wegen). Budgettaire motieven, in combinatie met het belang van een versnelde aanpak van knelpunten in de infrastructuur, vormen de achtergrond voor de nu voorgestelde aanpassingen (tweede fase).

Binnen enkele jaren staat echter opnieuw een herziening van het stelsel van mobiliteitstarieven op stapel (derde fase). Uit de memorie van toelichting wordt duidelijk dat het de bedoeling is, overeenkomstig het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit, een vorm van beprijzing van het gebruik van de auto in te voeren. De regering heeft namelijk beloofd «voortvarend aan de slag te gaan met de kilometerprijs». Invoering van de kilometerprijs (betalen voor het «gebruik» van de auto) zal gepaard gaan met gelijktijdige afschaffing van de vaste autobelastingen (betalen voor het «bezit van de auto»). Dit vergt een ingrijpende stelselherziening. Hierbij zal bovendien, aldus de memorie van toelichting «de dan geldende Wet bereikbaarheid en mobiliteit ... worden heroverwogen» waarbij het voornemen wordt geuit om «medio 2007 een concept-wetsvoorstel gereed te hebben voor advies».⁴ Uiterlijk in 2012 moet de kilometerprijs worden ingevoerd.⁵

De Raad wijst in verband met het gekozen tijdstip van indiening van dit wetsvoorstel voorts op ontwikkelingen in Europese regelgeving. In 1999 is richtlijn 1999/62/EG⁶ (hierna: Eurovignetrichtlijn) goedgekeurd. Deze richtlijn is onlangs herzien.⁷ De herziene richtlijn bevat nieuwe bepalingen over tolheffing bij vrachtauto's op Trans Europese Netwerken en zal in de volgende jaren in Nederlands recht omgezet moeten worden. De Raad komt hierop terug bij punt 2, onder a.

Ook richtlijn 2004/52/EG⁸ betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen (hierna: richtlijn Interoperabiliteit) is van belang. Deze richtlijn bevat een aanzet voor een Europese elektronische tolheffingdienst. Dit concept wordt op dit moment door de Commissie nader uitgewerkt.⁹ Een van de onderdelen betreft de grensoverschrijdende afwikkeling van betaling door «buitenlandse weggebruikers».¹⁰ De Raad komt hierop terug onder punt 2, onder b.

De hoger beschreven Nederlandse fasering, gekoppeld aan de Europese ontwikkelingen, vormen factoren die aan een snelle en effectieve invoering van beide mobiliteitstarieven (versnellingsstarief en toltarief voor bestaande wegen) in de weg lijken te staan.

De Raad adviseert daarom in de toelichting meer duidelijkheid te verschaffen over de noodzaak om het wetsvoorstel op dit moment in te dienen.

1. Indiening van dit wetsvoorstel op dit moment is noodzakelijk om de financiering van de aanpak van notoire knelpunten in het wegennet rond te krijgen. Bij de financiële dekking van de ambities van de Nota Mobiliteit is rekening gehouden met de beschikbaarheid van € 1 miljard uit tolheffing. Over de financieringsmogelijkheden wordt op dit moment reeds overlegd met de

¹ Zie memorie van toelichting par. 1.2.

² Wet van 4 juli 2002, Stb. 406; Kamerstukken II 1997/98, 27 552; inwerkingtreding: Stb. 2002, 523.

³ Het toltarief voor de Westerschelde is bij aparte wet geregeld.

⁴ Memorie van toelichting, paragraaf 1.1.

⁵ Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 maart 2006 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2005/06, 29 644, nr. 62).

⁶ 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 vrachtauto's (Pb 1999 L187).

⁷ De herziene richtlijn is op 27 maart 2006 door de Raad vastgesteld. De tekst is nog niet gepubliceerd in het Publicatieblad.

⁸ Richtlijn 2004/52/EG van het Europees parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (Pb 2004 L200).

⁹ Zie memorie van toelichting par. 5.1.

¹⁰ Memorie van toelichting par. 5.1, en de toelichting op artikel 42. Ten onrechte wordt in de toelichting gesproken over «buitenlandse weggebruikers». Het gaat om weggebruikers met een buitenlands kenteken.

decentrale overheden. De regering vindt het onverantwoord om zonder wettelijke grondslag bestuurlijke afspraken te maken in het kader van het MIT over projecten waarvan de financiering mede afhankelijk is van de inkomsten een tol- of versnellingsstarief. De wijziging van de Wbm is met name nodig voor die projecten waar het heffen van een tol- of versnellingsstarief op bestaande wegen nodig blijkt.

Daarbij heeft de heffing van een tol- of versnellingsstarief gevolgen voor de fysieke inrichting van de infrastructuur. Indien beprijzing een optie is, zullen beprijzingsvarianten in het planstudiebesluit moeten worden opgenomen. Gelet op de tijd die ten minste nodig is voor de besluitvormingsprocedures (38 maanden) en de aanleg van de infrastructuur, zijn de eerste planstudie-besluiten het komende jaar al aan de orde.

Als het wettelijk kader dit jaar beschikbaar komt, dan kan naar verwachting een eerste infrastructuurproject met een versnellingsstarief (bijvoorbeeld de Merwedeburg A27) in 2011/12 opengesteld zijn. In de periode tot 2011/12 kan naar verwachting voor het onderdeel Merwedeburg en knooppunt Gorinchem de verkorte tracé/m.e.r.-procedure worden doorlopen en de infrastructuur zijn aangepast. De planstudies in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure voor de doortrekking van de A15 en het project A2 Maasbracht-Geleen kunnen worden gestart zodra de aanleg financieel gedekt is. Het project A13/A16 kan worden versneld als er extra financiële middelen komen. Een tol- of versnellingsstarief kan hieraan bijdragen. Voor de A4 Delft-Schiedam en het project A6/A9 zijn in 2007 respectievelijk 2008 al standpuntbepalingen aan de orde in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure. Uiteraard geldt dat deze projecten ook moeten voldoen aan niet financiële randvoorwaarden, zoals vereisten op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening. Tol- of versnellingsstarief-varianten kunnen nu worden onderzocht, maar besluitvormingsprocedures kunnen pas worden doorlopen als heffing een wettelijke grondslag heeft. Indiening van het wetsvoorstel op dit moment en spoedige inwerkingtreding is, zo moge duidelijk zijn, dus cruciaal voor de besluitvorming voor verschillende infrastructuurprojecten.

Wat betreft de recente wijziging van de Eurovignetrichtlijn¹ wijs ik erop dat ook de gewijzigde richtlijn alleen van toepassing is op vrachtwagens en dat zij voor dergelijke motorvoertuigen voorziet in een verruiming van de mogelijkheden voor tolheffing. Zo is nu expliciet bepaald dat een lidstaat buiten het zogenoemde «Trans-Europese wegennet» vrij is om een vergoeding te vragen voor het gebruik van de weg door vrachtwagens. Net als voorheen staat ook de gewijzigde richtlijn er niet aan in de weg om een tol- of versnellingsstarief te heffen. Hierbij is van belang dat in de richtlijn een verbod op dubbele heffing is opgenomen: naast een «gebruiksrecht» mag op een zelfde traject geen tol worden geheven, met uitzondering van bruggen of tunnels. Omdat thans op het Nederlandse hoofdwegennet een gebruiksrecht (eurovignet) wordt geheven, moet met deze beperking rekening worden gehouden bij de uitwerking van een tol- of versnellingsproject. Ik zie in de gewijzigde richtlijn dan ook geen beletsel voor het onderhavige wetsvoorstel. Wel moet elk concreet voornemen om een tol- of versnellingsstarief te gaan heffen, nauwgezet aan de gewijzigde richtlijn worden getoetst. Een voorbeeld van het belang daarvan komt hierna aan de orde bij punt 2, onder a.

Ook wat betreft richtlijn 2004/52/EG geldt dat concrete voornemens om een tol- of versnellingsstarief te gaan heffen, moeten worden getoetst aan de richtlijn. Concreet houdt dat in dat voor het heffingssysteem één of meer van de technieken moeten worden gebruikt die genoemd worden in artikel 2, eerste lid, van de richtlijn: plaatsbepaling per satelliet, mobiele communicatie volgens de GSM-GPRS-norm of «5,8 GHz microgolfttechnologie». De andere eis in de richtlijn, te weten de Europese elektronische tolheffingsdienst, wordt op Europees niveau de komende jaren nader uitgewerkt. Lidstaten zijn vrij om een eigen beprijzingssysteem in de voeren. Dat is al in veel landen gebeurd, en er zijn ook verschillende nieuwe initiatieven (o.a. Tsjechië en Hongarije). De Europese elektronische tolheffingsdienst komt niet in de plaats van de eigen beprijzingssystemen, maar vult die systemen aan. Voor vrachtovervoer en personenvervoer moeten de beprijzingssystemen volgens de richtlijn op respectievelijk 1 juli 2009 en 1 juli 2011 zowel technisch als contractueel interoperabel kunnen worden aangeboden. Deze termijnen zijn naar alle

¹ Richtlijn nr. 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtovertuigen (PbEU L 157).

waarschijnlijkheid echter niet haalbaar. In de memorie van toelichting is dit punt verduidelijkt.

2. Europeesrechtelijke aspecten

a. Differentiatie naar milieukeurmerken voertuig

Op grond van het voorgestelde artikel 23, tweede lid, Wbm kan de hoogte van het toltarief verschillen naar gelang van (onder meer) «de milieukeurmerken van het motorrijtuig».¹ De mogelijkheid van differentiatie naar milieukeurmerken is nieuw en geldt, gezien de definitie van «motorrijtuig», zowel voor personenauto's als vrachtauto's.²

De regering wil, op advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit, deze mogelijkheid bieden om een bijdrage te leveren aan de oplossing van leefbaarheidsproblemen.³

De Raad wijst erop dat bij de toepassing van deze bepaling de Europese regels in acht moeten worden genomen, een uitgangspunt dat ook in paragraaf 5.2 van de memorie van toelichting (Europese regelgeving) wordt vermeld. Bij de uitwerking ervan plaatst de Raad de volgende kanttekeningen. Terecht wordt in paragraaf 5.2. ingegaan op de (herziene) Eurovignetrichtlijn. Hierbij lijkt echter niet steeds voldoende aandacht besteed aan het onderscheid tussen personenauto's, die niet, en vrachtauto's, die wel onder de reikwijdte van de Eurovignetrichtlijn vallen. Dit onderscheid bepaalt het Europeesrechtelijke regime voor de nationale heffingstelsels.

Zo is bij vrachtauto's het differentiëren naar milieukeurmerken volgens artikel 7, tiende lid, van de herziene Eurovignetrichtlijn toegestaan, doch dan moet – afgezien van de specifieke heffingen in stadsgebieden, genoemd in artikel 9 van de richtlijn – wel worden aangesloten bij het in de richtlijn voorgeschreven systeem van (EURO-) emissienormen. De opmerking in de memorie van toelichting, dat naast de uitstoot van milieuvervuilende stoffen «ook andere indicatoren» denkbaar zijn, behoeft derhalve voor vrachtwagens nuancering.⁴ Voor personenauto's geldt artikel 7, tiende lid, van de herziene Eurovignetrichtlijn niet.

De Raad adviseert in de memorie van toelichting systematisch uiteen te zetten welke ruimte het Europese recht laat voor de differentiatie naar milieukeurmerken voor de vrachtauto's en personenauto's.

b. Voertuigen met buitenlands kenteken

Artikel 42 bevat een uitbreiding van de bevoegdheden ten aanzien van automobilisten die bij staandehouding een betalingsachterstand blijken te hebben. Deze uitbreiding is noodzakelijk omdat de mobiliteitstarieven uitgaan van een free flow-heffingssysteem, zonder slagbomen. Op grond van het tweede lid kunnen de automobilisten worden belet om verder te rijden, zolang de achterstallige heffing met betrekking tot het gebruikte motorvoertuig krachtens deze wet niet is betaald. De bepaling moet blijkens de toelichting worden gezien in samenhang met het nieuwe artikel 6, vijfde lid, dat de mogelijkheid biedt dat het mobiliteitstarief wordt betaald door een ander dan de houder van het motorrijtuig. Deze werkwijze, die reeds gebruikt wordt bij gemeentelijke parkeerbelastingen, maakt anonieme betaling mogelijk. Uit de toelichting blijkt dat artikel 42, tweede lid, vooral is opgenomen om bestuurders van motorrijtuigen met een buitenlands kenteken tot betalen te dwingen. Het ligt in de bedoeling hierbij gebruik te maken van een «zwarte lijst», waarin de kentekens vermeld staan van voertuigen met betrekking waartoe een betalingsachterstand bestaat. Deze methode wordt in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland voor vrachtverkeer gehanteerd. In Zwitserland worden voertuigen bij de grens gecontroleerd op aanwezigheid op de zwarte lijst. Een dergelijke aanpak staat de regering ook voor ogen, zolang het verlenen van bijstand ten behoeve van de heffing en de invordering van mobiliteitstarieven aan andere Europese landen nog niet voldoende bilateraal of Europees rechtelijk is geregeld.⁵

De Raad plaatst de volgende kanttekeningen bij dit voornemen.

Ten eerste geldt volgens de toelichting dit systeem in de genoemde landen slechts voor vrachtverkeer. Het is onduidelijk of de regering dit systeem ook voor personenverkeer wil uitbouwen.

Ten tweede is het zeer twijfelachtig of de Zwitserse variant in Nederland werkt. Controle bij de grens is wel mogelijk voor een niet-EU-lidstaat, maar is niet effectief tussen Nederland en zijn buurlanden, omdat hier sprake is van de

¹ Deze bepaling geldt ook voor het versnellingsstarief (art. 25a iuncto art. 23, tweede lid).

² Art. 1, onder b, van de Wbm.

³ Memorie van toelichting par. 3.5.

⁴ Memorie van toelichting par. 3.5.

⁵ Memorie van toelichting par. 5.1.

binnengrens van een interne markt. In dat verband ligt een vergelijking met EU-lidstaten en met name Frankrijk, waar al langer ervaring is opgedaan met tolwegen, meer voor de hand.

Ten derde, indien dit voornemen wordt uitgewerkt, dient het, gelet op zijn werking vooral ten aanzien van buitenlanders, in de wet zelf geregeld te worden.

Ten vierde is het volgende van belang. Terwijl houders van een Nederlands kenteken via het kentekenregister kunnen worden opgespoord en aangemaand om te betalen, is dit bij houders van een buitenlands kenteken niet mogelijk. In haar uitwerking is de hiervoor beschreven bevoegdheid derhalve vooral van belang voor houders van een buitenlands kenteken. Die categorie kan – indien het om buitenlanders gaat – niet op een andere wijze tot betaling worden gedwongen. In de meeste gevallen zullen – zeker in het personenvervoer – houders van een buitenlands kenteken een andere dan de Nederlandse nationaliteit hebben. De vraag rijst daarom of deze aanpak niet op gespannen voet staat met het verbod van (indirecte) discriminatie in artikel 12 van het EG-Verdrag.¹ De Raad acht het weliswaar niet ondenkbaar dat voor deze maatregelen een objectieve rechtvaardiging kan worden gevonden in de bijzondere moeilijkheden die heffing en invordering opleveren als gevolg van het niet kunnen opsporen van de niet betalende automobilist met een buitenlands kenteken. De Raad wijst er echter op dat de verhindering om verder te rijden voor een automobilist als een zwaar, en wellicht niet proportioneel, middel moet worden beschouwd, en dat dit temeer het geval zal zijn bij een automobilist die in het buitenland gevestigd is.

Zoals hoger aangegeven (zie punt 1, slot), beoogt de richtlijn Interoperabiliteit de grensoverschrijdende afwikkeling van betaling door «buitenlandse weggebruikers» op termijn te regelen, maar dit systeem is nog niet operationeel.

De Raad adviseert in de memorie van toelichting de Europeesrechtelijke aanvaardbaarheid van artikel 42 in het licht van artikel 12 van het EG-Verdrag en van de richtlijn Interoperabiliteit nader te bespreken.

2a. Terecht wijst de raad erop dat een eventuele differentiatie van de tariefhoogte naar de milieukeurmerken van vrachtwagens moet aansluiten bij het in de gewijzigde richtlijn voorgeschreven systeem van (EURO-)emissienormen. In beginsel verplicht de richtlijn zelfs om een dergelijke milieudifferentiatie toe te passen vanaf 2010 daar waar een tol- of versnellingsstarief wordt geheven op vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht van ten minste 3500 kg.² Naar aanleiding van het advies van de raad is de memorie van toelichting verduidelijkt.

2b. Het door de raad beschreven systeem is niet alleen bedoeld voor vrachtwagens, maar ook voor personenauto's en andere motorrijtuigen. Het is niet de bedoeling om specifiek aan de grens te gaan controleren, zoals in Zwitserland gebeurt.

Naar mijn oordeel wordt het voorgestelde systeem voldoende in het wetsvoorstel zelf geregeld, namelijk in het voorgestelde artikel 42, tweede lid, in samenhang met het voorgestelde artikel 6, vijfde lid. In die zin suggereert de term «zwarte lijst» ten onrechte dat hier iets anders aan de orde zou zijn dan bijvoorbeeld de registratie van openstaande verkeersboetes, gekoppeld aan het kenteken. Zowel in geval van een Nederlands als een buitenlands kenteken kan bij staandehouding worden nagegaan of er nog bedragen openstaan en kan, als dat het geval blijkt, ter plekke worden «afgerekend». De maatregel is zonder onderscheid van toepassing op voertuigen met Nederlandse en buitenlandse kentekens. Dat de maatregel in de praktijk mogelijk wat vaker zal worden toegepast in geval van een buitenlands kenteken, wordt veroorzaakt door het ontbreken van een voor de bestuurder van een dergelijk voertuig minder belastend alternatief. In het kader van richtlijn 2004/52/EG wordt gestreefd naar een betere Europese samenwerking op het punt van de inning van elektronisch geheven tolgeden. Zolang die samenwerking nog onvoldoende verzekerd is, beantwoordt de voorgestelde bevoegdheid aan een werkelijke behoefte en is zij zowel noodzakelijk als evenredig.

3. De inningsorganisatie

Het wetsvoorstel bevat geen specifieke bepalingen over de inningsorganisatie. Wel bevat artikel 42 een uitbreiding van de bevoegdheden van de door de

¹ Zie zaak C-29/95, Pastoors, Jur. 1997 I 285.

² Artikel 7, tiende lid, onderdeel b.

Minister van Financiën aangewezen ambtenaren van de rijksbelastingdienst en van de politie. Hieruit volgt dat deze dwangmiddelen in elk geval alleen door de genoemde ambtenaren kunnen worden uitgeoefend.

Bij de Raad is, naar aanleiding van enkele opmerkingen in de memorie van toelichting¹, de vraag gerezen in hoeverre ten aanzien van andere bevoegdheden voornemens tot een uitbesteding aan private organisaties bestaan. Hierbij kan gedacht worden aan het uitvaardigen van dwangbevelen, het opleggen van boetes en de bevoegdheid inlichtingen in te winnen. Het betreft bevoegdheden die op grond van de belastingwetgeving, die van overeenkomstige toepassing wordt verklaard in de Wbm, kunnen worden uitgeoefend met betrekking tot de inning van mobiliteitstarieven.²

In de memorie van toelichting wordt, in het kader van de bespreking van de bescherming van persoonsgegevens, vermeld dat «voor de techniek en de «inningsorganisatie» een Europese aanbesteding wordt voorbereid». Te verwachten valt, zo vervolgt de toelichting, dat «de techniek en de organisatie voor de heffing en inning pas in de aanbestedingsprocedure (zal) worden bepaald, (...) (als) naar aanleiding van de aanbesteding daadwerkelijk één of meer ondernemingen bij de uitvoering van (onderdelen van) de heffing en invordering worden betrokken».³

In dezelfde passage heet het dat «marktpartijen» zullen worden betrokken «bij de techniek en de inningsorganisatie».

De hiervoor gehanteerde, vage, terminologie laat in het midden welke taken en bevoegdheden zullen worden uitbesteed. De Raad hecht er aan erop te wijzen dat de nodige terughoudendheid moet worden betracht met het uitbesteden van publieke bevoegdheden.⁴

De Raad adviseert hierover in de toelichting meer duidelijkheid te verschaffen.

3. In de memorie van toelichting is verduidelijkt waar op dit moment aan gedacht wordt als wordt gesproken over eventuele uitvoering van taken door marktpartijen: feitelijke en ook bepaalde juridische werkzaamheden waarbij overheidsdwang (de sterke arm) niet aan de orde is: zoals de inrichting en het opzetten van de inningsorganisatie, het verzorgen van de techniek, de elektronische en administratieve controle of er betaald is door de weggebruikers, het versturen van een betalingsherinnering, het opleggen van een naheffingsaanslag, het opleggen van een verzuimboete (binnen het kader van door de minister gegeven beleidsregels) en het versturen van een aanmaning.

4. Van de gelegenheid is gebruikgemaakt om de voorgestelde wijziging van artikel 8 Wbm te preciseren (vervanging van «een weg of baan» door «een weg- of baanvak», waardoor de bepaling toelaat dat wordt geheven op twee verschillende locaties op dezelfde weg of baan) en om artikel 37 Wbm in overeenstemming te brengen met de procedure voor onteigening ten behoeve van de uitvoering van een tracébesluit en van een wegaanpassingsbesluit als bedoeld in de Spoedwet wegverbreding.

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De Vice-President van de Raad van State,
H. D. Tjeenk Willink*

Ik moge U, mede namens mijn ambtgenoot van Financiën, 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 Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

¹ Zie par. 4.2.

² Zie artikel 5 Wbm.

³ Memorie van toelichting par. 4.2.

⁴ Zie het advies van de Raad van 16 oktober 2000, W 09.00.0285-V, Kamerstukken II 2000/01, 27 552, A.