



RDW

Uitvoeringstoets R/01683-08

Implementatie herziene Eurovignetrichtlijn in de Wet vrachtwagenheffing

Onderzoeksdoelstelling/opdrachtformulering:

DGMO heeft de RDW gevraagd aan te geven of het conceptwetsvoorstel Implementatie herziene Eurovignetrichtlijn in de Wet vrachtwagenheffing en de daarbij horende memorie van toelichting voldoende juridische basis bieden om de door de RDW uit te voeren taken te kunnen uitoefenen.

Opdracht voor een	<input checked="" type="checkbox"/> Uitvoeringstoets
Categorie	<input type="checkbox"/> UT uit eigen beweging RDW
	<input type="checkbox"/> UT op voorgenomen beleid
	<input checked="" type="checkbox"/> UT op voorgenomen wet- en regelgeving
Financiering	<input type="checkbox"/> Door RDW
	<input checked="" type="checkbox"/> Door derden
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Programmadirecteur Vrachtwagenheffing en Tijdelijke tolheffing [redacted], contactpersoon [redacted].
	Interne opdrachtgever [redacted]
	Gedelegeerd opdrachtgever [redacted]
Opdrachtnemer	[redacted]
Begindatum	1 november 2023
Einddatum	14 februari 2024
Versie	1.0
Versiedatum	15 februari 2024

Inhoudsopgave

1	Managementsamenvatting	4
2	Inleiding	6
2.1	Achtergrond	6
2.2	Vraagstelling	6
3	Kaders	8
3.1	Scope.....	8
3.1.1	Binnen scope	8
3.1.2	Buiten scope	8
3.2	Uitgangspunten en randvoorwaarden/KSF	8
3.2.1	Randvoorwaarden	8
3.2.2	Kritische succesfactoren	9
3.3	Wettelijke basis.....	9
3.4	Uitgangsdokumentatie.....	9
4	Uitvoering	10
4.1	Inleiding	10
4.1.1	Bestaande taken	10
4.1.2	Nieuwe taken	10
4.2	Tariefdifferentiatie naar CO2-emissieklasse	11
4.3	Vrijstelling emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg	12
4.4	Informerende houders zonder dienstverleningsovereenkomst	14
5	Gevolgen voor de RDW	17
5.1	Security (S)	17
5.2	Communicatie (C)	17
5.3	Organisatie (O).....	18
5.4	Personeel (P).....	18
5.5	Privacy (P)	18
5.6	Administratieve Organisatie (A).....	19
5.7	Financiën (F).....	19
5.8	Informatievoorziening (I).....	19
5.9	Juridisch (J).....	20
5.10	Techniek (T).....	20
5.11	Huisvesting (H).....	21
6	Gevolgen voor de omgeving	22
6.1	Welke doelgroepen ondervinden gevolgen.....	22
6.2	Gevolgen en maatregelen per doelgroep.....	23
7	Kosten en financiering	25
7.1	Kosten	25
7.1.1	Kosten uitvoeringstoets	25
7.1.2	Realisatiekosten	25
7.1.3	Exploitatiekosten	26
7.1.4	Fiscale gevolgen	26
7.2	Financiering.....	26

8	Risico's	27
8.1	Risico's in de realisatiefase	27
8.2	Risico's in de exploitatiefase	27
9	Conclusies en Advies	28
10	Bijlage - Aanvraag uitvoeringstoets	29

1 Managementsamenvatting

Aanleiding

Voordat de vrachtwagenheffing in 2026 van start gaat, dient de Wet vrachtwagenheffing te worden gewijzigd om de herziene Eurovignetrichtlijn te implementeren. Op grond van de huidige Wet vrachtwagenheffing worden de tarieven gedifferentieerd naar gewichtsklasse en euro-emissieklasse van het voertuig. De herziene Eurovignetrichtlijn verplicht er onder andere toe om de tarieven voor de vrachtwagenheffing ook te differentiëren naar CO₂-emissieklasse en om de indeling van voertuigen in CO₂-emissieklasse 2 en 3 iedere zes jaar opnieuw te beoordelen. Tevens wordt in het voorliggende wetsvoorstel gebruik gemaakt van de door de herziene Eurovignetrichtlijn geboden mogelijkheid om emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing.

Tijdens de ambtelijke afstemming over het wetsvoorstel voorafgaand aan deze uitvoeringstoets is daarnaast een aantal knelpunten gesignaleerd met betrekking tot de huidige bevoegdheid van de toezichthouder om houders van vrachtwagens te informeren die geen dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten. De RDW heeft verzocht om deze bevoegdheid te wijzigen en in het nieuwe wetsvoorstel onder te brengen bij de tolheffer. In afstemming met lenW is de impact van die verzochte technische wijziging in deze uitvoeringstoets eveneens meegenomen.

Verzoek

Bij brief van 6 oktober 2023 heeft lenW gevraagd om te onderzoeken of het conceptwetsvoorstel Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn en de daarbij horende memorie van toelichting voldoende juridische basis bieden om de door de RDW uit te voeren taken te kunnen uitoefenen. Specifiek is gevraagd om in te gaan op:

- de gevolgen van de tariefdifferentiatie naar CO₂-emissieklasse;
- de periodieke herbeoordeling van voertuigen in CO₂-emissieklasse 2 en 3;
- het vrijstellen van emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg;

Daarbij is gevraagd om de gevolgen voor de planning, kosten en risico's in de realisatiefase in kaart te brengen. Op dezelfde wijze wordt ingegaan op de gevolgen van het informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst.

Gevolgen eigen bedrijfsvoering

De gevolgen voor de eigen bedrijfsvoering zijn zeer beperkt.

Kosten en financiering

De kosten voor de uitvoering van het wetsvoorstel zijn zeer beperkt. Alle bestedingen gerelateerd aan de invoering van de vrachtwagenheffing worden gefinancierd vanuit DGMo (lenW).

Conclusies en Advies

De RDW concludeert dat de voorgestelde wijzigingen van beperkte impact zijn op de realisatie en de aanstaande exploitatie van de vrachtwagenheffing en dat deze uitvoerbaar zijn.

Voor een aantal zaken wordt nadere aandacht gevraagd:

- Wat betreft de tariefdifferentiatie naar CO₂-emissieklasse stelt de RDW voor om dienstaanbieders de mogelijkheid te bieden om het kentekenregister te raadplegen voor de CO₂-emissieklasse van Nederlandse kentekens. De RDW verzoekt lenW het hiertoe gedane wijzigingsvoorstel in het wetsvoorstel over te nemen.
- De vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg vraagt voor buitenlandse kentekens een aanvulling op de lagere regelgeving om deze uitvoerbaar te maken. De RDW verzoekt lenW hierover gezamenlijk nader af te stemmen.

- De RDW wenst vanuit zijn rol als tolheffer houders van heffingsplichtige voertuigen aan te schrijven voor de start van de vrachtwagenheffing. De aanschrijving is bedoeld om houders die bekend zijn in het kentekenregister gericht eraan te herinneren dat zij verplicht een dienstverleningsovereenkomst moeten hebben afgesloten en in het bezit moeten zijn van werkende boordapparatuur vanaf de startdatum van de vrachtwagenheffing wanneer zij gebruik maken van het Nederlandse wegennet. In de huidige wet is deze taak belegd bij de toezichthouder, wat niet de juiste rol is voor de uitoefening van deze bevoegdheid. Aan IenW wordt gevraagd om de wet en lagere regelgeving op dit punt te wijzigen.

2 Inleiding

2.1 Achtergrond

Voordat de vrachtwagenheffing in 2026 van start gaat, dient de Wet vrachtwagenheffing te worden gewijzigd om de herziene Eurovignetrichtlijn¹ te implementeren. Op grond van de huidige Wet vrachtwagenheffing worden de tarieven gedifferentieerd naar gewichtsklasse en euro-emissieklasse van het voertuig. De herziene Eurovignetrichtlijn verplicht er onder andere toe om de tarieven voor de vrachtwagenheffing ook te differentiëren naar CO₂-emissieklasse en om de voertuigen in CO₂-emissieklasse 2 en 3 iedere zes jaar opnieuw te classificeren (hierna: periodieke herbeoordeling). Daarnaast biedt de herziene Eurovignetrichtlijn de mogelijkheid om emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing.

Ter input voor de betreffende wetswijziging heeft de RDW in het afgelopen jaar op verzoek van lenW een impactanalyse gedaan, waarin suggesties zijn gedaan voor het aanstaande wetsvoorstel en de voorlopige impact van de te verwachten wijzigingen is bepaald.² Zoals bij de oplevering van de impactanalyse afgesproken, is in de huidige procedures rondom de uitvoering van het definitieve ontwerp, de accreditatie van dienstaanbieders en de aanbesteding van de hoofddienstaanbieder al zo veel mogelijk rekening gehouden met de wijzigingen die op dat moment werden voorzien.

Na dit voortraject is het huidige conceptwetsvoorstel gedeeld, waarvoor lenW de RDW bij brief van 6 oktober 2023 heeft verzocht om de uitvoerbaarheid formeel te toetsen.³ In afstemming met lenW wordt deze uitvoeringstoets gebaseerd op de versie van het conceptwetsvoorstel dat is gepubliceerd voor internetconsultatie (d.d. 20 november 2023).

Tijdens de ambtelijke afstemming over het wetsvoorstel voorafgaand aan deze uitvoeringstoets is daarnaast gesproken over de huidige bevoegdheid van de toezichthouder om houders van vrachtwagens te informeren die geen dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten.⁴ De RDW heeft verzocht om deze bevoegdheid te wijzigen en in het nieuwe wetsvoorstel onder te brengen bij de tolheffer. De impact van die verzochte technische wijziging wordt in deze uitvoeringstoets eveneens meegenomen.

2.2 Vraagstelling

Er wordt gevraagd om aan te geven of het conceptwetsvoorstel Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn en de daarbij horende memorie van toelichting voldoende juridische basis bieden om de door de RDW uit te voeren taken te kunnen uitoefenen.

Meer specifiek wordt gevraagd om in te gaan op:

- de gevolgen van de tariefdifferentiatie naar CO₂-emissieklasse;
- de periodieke herbeoordeling;
- het vrijstellen van emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg;

Daarbij wordt gevraagd om de gevolgen voor de planning, kosten en risico's in de realisatiefase in kaart te brengen.

¹ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 (PbEU 2022, L 69/1).

² Kenmerk RDW: 23.0013160; Kenmerk lenW: IENW/BSK-2023/102767.

³ Kenmerk lenW: IENW/BSK-2023/287512.

⁴ Artikel 22 lid 1 onder c Wet vrachtwagenheffing.

Zoals hiervoor is aangegeven, wordt in deze uitvoeringstoets ook de impact bepaald van het informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst als tolhefferstaak in plaats van als toezichthouderstaak.

3 Kaders

3.1 Scope

3.1.1 Binnen scope

1. Tariefdifferentiatie van de vrachtwagenheffing naar CO₂-emissieklasse naast gewichtsklasse en euro-emissieklasse.
2. Periodieke herbeoordeling door de dienstaanbieders van voertuigen in CO₂-emissieklasse 2 of 3 als onderdeel van de tariefdifferentiatie naar CO₂-emissieklasse.
3. Vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg.
4. Informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst door de tolheffer voorafgaand aan de start van de vrachtwagenheffing.

3.1.2 Buiten scope

1. Vastlegging van de CO₂-emissieklasse van vrachtwagens zwaarder dan 12.000 kg in het kentekenregister door de RDW; dit is binnen scope van de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn in de Wet belasting zware motorrijtuigen (BZM).
2. Vastlegging van de CO₂-emissieklasse van vrachtwagens tot 12.000 kg in het kentekenregister door de RDW. Hierover vindt overleg plaats tussen de divisie R&I en het ministerie van IenW.

3.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden/KSF

3.2.1 Randvoorwaarden

1. Dienstaanbieders stellen het tarief vast voor het voertuig van de houder die bij hen gecontracteerd is. Het tarief wordt mede gebaseerd op basis van de CO₂-emissieklasse.
2. Als de CO₂-emissieklasse beschikbaar is in het kentekenregister, kunnen dienstaanbieders zich op dat gegeven baseren in plaats van op voertuigdocumenten waarmee de CO₂-emissieklasse door de dienstaanbieder zelf dient te worden vastgesteld.⁵
3. Indien gegevens in het kentekenregister niet beschikbaar zijn of niet worden geraadpleegd door de dienstaanbieder en de houder bij het sluiten van de dienstverleningsovereenkomst geen voertuigdocumenten overlegt om een gunstiger tarief te kunnen vaststellen, wordt het hoogste tarief in rekening gebracht door de dienstaanbieder.
4. Dienstaanbieders dienen iedere zes jaar de CO₂-emissieklasse van voertuigen in CO₂-emissieklasse 2 en 3 van bij hen gecontracteerde houders opnieuw vast te stellen. Hierbij is randvoorwaarde 2 van toepassing.
5. De tolheffer kan de tolberekening door de dienstaanbieder verifiëren in het kader van het contractmanagement. De CO₂-differentiatie inclusief de periodieke herbeoordeling maakt onderdeel uit van die verificatie.
6. De tolheffer is voor de verificatie van de juistheid van de tolberekening door de dienstaanbieder verplicht om als overheidsorganisatie gebruik te maken van beschikbare gegevens in het kentekenregister als basisregistratie.
7. De vaststelling dat de vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg van toepassing is op een Nederlands kenteken, vindt plaats door raadpleging van het kentekenregister door de toezichthouder.

⁵ Ook de gewichtsklasse en de euro-emissieklasse zullen door dienstaanbieders kunnen worden opgehaald uit het kentekenregister.

8. De vaststelling dat de vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg van toepassing is op een buitenlands kenteken, vindt plaats naar aanleiding van een melding van de houder aan de tolheffer voorafgaand aan het gebruik van het Nederlandse wegennet of naderhand naar aanleiding van een gegrond bezwaar.
9. Buitenlandse kentekens waarvan is vastgesteld dat de vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg van toepassing is, worden geregistreerd door de tolheffer.
10. Van de registratie van de vrijstelling voor een buitenlands kenteken voorafgaand aan het gebruik van het Nederlandse wegennet waarvoor de vrachtwagenheffing geldt, wordt een bevestiging gezonden naar de verzoekende houder van het voertuig.
11. Van de registratie van de vrijstelling van een buitenlands kenteken naar aanleiding van een gegrond bezwaar, wordt de bezwaarmaker in ieder geval op de hoogte gesteld in het besluit op bezwaar.
12. Enige tijd voor de start van de vrachtwagenheffing informeert de tolheffer houders van in Nederland geregistreerde vrachtwagens op wie de vrachtwagenheffing van toepassing is die nog geen dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten.
13. Voor het informeren van houders die nog geen dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten, worden het kentekenregister en het register vrachtwagenheffing geraadpleegd.

3.2.2 Kritische succesfactoren

1. De functionaliteit ten behoeve van het aansluiten van dienaarbieders op het kentekenregister is tijdig gerealiseerd.
2. De functionaliteit ten behoeve van de verwerking van een melding van een vrijstelling is tijdig gerealiseerd.
3. De tolheffer is wettelijk bevoegd om houders zonder dienstverleningsovereenkomst te informeren en de daarvoor benodigde persoonsgegevens te verwerken.
4. De functionaliteit ten behoeve van de bevragingen van de registers voor het informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst is tijdig gerealiseerd.
5. Er zijn voldoende opgeleide medewerkers beschikbaar voor het verwerken van meldingen van een vrijstelling en voor het beantwoorden van vragen bij het KCC.

3.3 Wettelijke basis

- Wet vrachtwagenheffing
- Besluit vrachtwagenheffing
- Wet implementatie EETS-richtlijn

3.4 Uitgangsdokumentatie

- Brief aanvraag uitvoeringstoets implementatie Eurovignetrichtlijn in Wet vrachtwagenheffing⁶
 - Concept wetsvoorstel
 - Concept memorie van toelichting en artikelsgewijze toelichting
- Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 (PbEU 2022, L 69/1)
- Uitvoeringskader VWH
- Uitvoeringsovereenkomst realisatiefase vrachtwagenheffing IenW - RDW

⁶ Zie hoofdstuk 10.

4 Uitvoering

4.1 Inleiding

4.1.1 Bestaande taken

Met de invoering van de vrachtwagenheffing gaan binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens vanaf 2026 per gereden kilometer betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen. De RDW is aangewezen als centrale uitvoeringsorganisatie van de vrachtwagenheffing. De RDW treedt namens de minister op als tolheffer en handhaver. Zo beheert de RDW de contractuele relatie met de dienstverleners die de vrachtwagenheffing bij houders innen waarmee zij een dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten. Daarnaast legt de RDW namens de minister boetes op aan houders bij overtreding van de Wet vrachtwagenheffing. Daartoe is onder andere de RDW aangewezen als toezichthouder. Ook is de RDW aangewezen als beheerder van het register vrachtwagenheffing. In dit register worden alle gegevens verzameld en verder uitgewisseld die nodig zijn voor de uitvoering van de vrachtwagenheffing.

Op grond van de huidige Wet vrachtwagenheffing zullen de tarieven gedifferentieerd worden naar gewichtsklasse en euro-emissieklasse van het voertuig. Voor een aantal groepen vrachtwagens geldt een vrijstelling van de vrachtwagenheffing of kan een ontheffing van de vrachtwagenheffing worden aangevraagd. Daarnaast is op grond van de huidige Wet vrachtwagenheffing de toezichthouder benoemd als verwerkingsverantwoordelijke voor persoonsgegevens die worden gebruikt om houders te informeren van wie geen dienstverleningsovereenkomst is geregistreerd.

4.1.2 Nieuwe taken

Voordat de vrachtwagenheffing in 2026 van start gaat, dient de Wet vrachtwagenheffing te worden gewijzigd om de herziene Eurovignetrichtlijn⁷ te implementeren. De herziene Eurovignetrichtlijn verplicht er onder andere toe om de tarieven voor de vrachtwagenheffing naast de differentiatie naar gewicht en euro-emissieklasse ook te differentiëren naar CO₂-emissieklasse en om de voertuigen in CO₂-emissieklasse 2 en 3 iedere zes jaar na de datum van eerste toelating opnieuw te classificeren (periodieke herbeoordeling). Daarnaast biedt de herziene Eurovignetrichtlijn de mogelijkheid om emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing, waar het wetsvoorstel eveneens op ziet.

In het wetsvoorstel zijn concreet de volgende wijzigingen voorzien:

- Artikel 1: begripsbepalingen
- Artikel 2: discriminatieverbod
- Artikel 3: vrijstelling emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg
- Artikel 5: tarieven
- Artikel 8: verplichtingen bij het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst tussen dienst-aanbieder en houder

Verder maakt de RDW van de gelegenheid gebruik om gesignaleerde knelpunten op te lossen van het aanschrijven van houders zonder dienstverleningsovereenkomst door de toezichthouder. Het verzoek van de RDW is om deze bevoegdheid als technische wijziging middels het wetsvoorstel onder te brengen bij de tolheffer.

⁷ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 (PbEU 2022, L 69/1).

Concreet gaat het om wijziging of aanvulling van:

- Artikel 21 lid 1 onder a
- Artikel 22 lid 1 onder c en lid 2 onder c

De voorgestelde wijzigingen worden hierna besproken in het kader van drie hoofdonderwerpen die voor de uitvoering door de RDW relevant zijn. Eerst komt de tariefdifferentiatie naar CO₂-emissieklasse aan de orde, waar de periodieke herbeoordeling deel van uitmaakt. Daarna wordt de vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg besproken. Tot slot wordt de gewenste wijziging met betrekking tot het informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst uiteengezet.

4.2 Tariefdifferentiatie naar CO₂-emissieklasse

De tariefdifferentiatie op basis van CO₂-emissie heeft in de uitvoering in de eerste plaats gevolgen voor dienstaanbieders en houders en daarnaast voor de tolheffer in het kader van de controle op de toepassing van het juiste toltarief door de dienstaanbieder.⁸

Bij het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst tussen een dienstaanbieder en een houder moet de houder voertuigdocumenten overleggen waaruit blijkt dat hij de houder van het voertuig is en daarom bevoegd is om een dienstverleningsovereenkomst af te sluiten. Deze verplichting is in het wetsvoorstel verduidelijkt.

Voor het vaststellen van het tarief kan de houder er op basis van het wijzigingsvoorstel voor kiezen om voertuigdocumenten te overleggen. Overlegt hij niet de benodigde documenten om een tarief te kunnen vaststellen, dan valt het voertuig automatisch in het minst gunstige tarief. Dit brengt geen impact met zich mee voor houders en dienstaanbieders, omdat het op grond van de huidige Wet vrachtwagenheffing al mogelijk was om geen voertuigdocumenten te overleggen ter vaststelling van het tarief. Ook voor de RDW als tolheffer die controle houdt op de toepassing van het juiste toltarief brengt dit geen aanvullende impact met zich mee.

Worden wel voertuigdocumenten overgelegd ter vaststelling van het toltarief, dan brengt dat in de uitvoering aanvullende impact met zich mee in die zin dat het tarief op grond van het wijzigingsvoorstel niet alleen meer naar gewicht en euro-emissieklasse wordt gedifferentieerd, maar ook naar CO₂-emissieklasse. De dienstaanbieder dient op basis van bij AMvB te bepalen voertuigdocumenten vast te stellen in welke van de klassen het voertuig valt. De tariefbepaling op grond van CO₂-emissieklasse wordt gebaseerd op meer parameters dan de tariefbepaling op grond van enkel de gewichtsklasse en de euro-emissieklasse. Dit heeft in principe enige impact voor de dienstaanbieders ten opzichte van de huidige situatie. Deze impact is weliswaar beperkt als in ogenschouw wordt genomen dat veel buitenlandse vrachtwagens en mogelijk ook Nederlandse vrachtwagens voor de vrachtwagenheffing in ons omringende landen al een dienstverleningsovereenkomst hebben met een aldaar actieve dienstaanbieder die zich straks ook in Nederland accrediteert. Voor die kentekens is de CO₂-emissieklasse mogelijk al vastgesteld door de dienstaanbieder. Daarnaast is de last qua vaststelling van de CO₂-emissieklasse voor Nederlandse kentekens – die nog geen dienstverleningsovereenkomst hebben met een reeds in het buitenland actieve dienstaanbieder – te beperken voor (nieuwe) dienstaanbieders door het mogelijk te maken om het kentekenregister te raadplegen voor de CO₂-emissieklasse (en de andere tariefwaarden).

⁸ De verificatie van de berekening van het toltarief dat door de dienstaanbieder is toegepast zoals bedoeld in artikel 9 lid 4 Wet vrachtwagenheffing jo. artikel 32 lid 1 onder b Wet implementatie EETS-richtlijn in het kader van het contractmanagement tussen de tolheffer en dienstaanbieder.

Van vrachtwagens met een toegestane maximum massa boven 12.000 kilogram wordt de CO₂-emissieklasse opgenomen in het kentekenregister.⁹ Wanneer ook de CO₂-emissieklasse van vrachtwagens tot 12.000 kilogram in het kentekenregister wordt vastgelegd, kan een dienst aanbieder zich ook voor die kentekens baseren op het gegeven in het kentekenregister.¹⁰ Zo wordt voorkomen dat de dienst aanbieder overbodige extra handelingen moet verrichten ter vaststelling van het juiste toltarief. Daarnaast draagt dit bij aan vereenvoudiging van het contractmanagement door de tolheffer richting dienst aanbieder. De tolheffer is als overheidsorganisatie verplicht om bij de uitvoering van zijn taken gebruik te maken van gegevens in een basisregistratie zoals het kentekenregister. Zijn gegevens die relevant zijn voor het toltarief beschikbaar in het kentekenregister, dan moeten die gegevens worden gebruikt ter vergelijking met het toltarief dat door de dienst aanbieder in rekening is gebracht en hoeft de tolheffer de berekening niet zelf te doen. Blijkt de dienst aanbieder een ander tarief in rekening te hebben gebracht op basis van gegevens die afwijken van de beschikbare gegevens in het kentekenregister, dan kan de tolheffer maatregelen treffen richting de dienst aanbieder in het kader van contractmanagement, zoals ook het geval zou zijn wanneer er geen gegevens in het kentekenregister beschikbaar zouden zijn. Dit kan leiden tot een aanpassing van het toltarief dat de dienst aanbieder in rekening brengt of tot een melding bij de RDW als beheerder van het kentekenregister dat een gegeven in het kentekenregister onjuist is en moet worden aangepast.

Om mogelijk te maken dat het kentekenregister wordt geraadpleegd voor het vaststellen van het juiste toltarief, stelt de RDW voor om artikel 8 lid 5 van het wetsvoorstel als volgt te wijzigen:

Als de houder geen voertuigdocumenten als bedoeld in het vierde lid overlegt en de dienst aanbieder geen gegevens raadpleegt of kan raadplegen in het kentekenregister, gaat de dienst aanbieder ervan uit dat het voertuig een toegestane maximum massa van meer dan 32.000 kilogram heeft of wordt de vrachtwagen ingedeeld in euro-emissieklasse 0 dan wel in CO₂-emissieklasse 1, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdelen a tot en met c. Correctie van de gegevens heeft geen terugwerkende kracht.

Tot slot schept het wetsvoorstel de verplichting voor dienst aanbieder om iedere zes jaar na de datum van eerste toelating de CO₂-emissieklasse van voertuigen in CO₂-emissieklasse 2 en 3 van bij hen gecontracteerde houders opnieuw vast te stellen. Deze periodieke herbeoordeling maakt onderdeel uit van de verificatie door de tolheffer van de tolberekening door de dienst aanbieder. Ook hier geldt dat de dienst aanbieder zijn voordeel kan doen met de beschikbaarheid van de (gewijzigde) CO₂-emissieklasse in het kentekenregister en zal de tolheffer zich bij de controle op de juistheid van het toltarief dat door de dienst aanbieder in rekening wordt gebracht ook baseren op de beschikbaarheid van het (gewijzigde) gegeven in het kentekenregister.¹¹ In het geval de CO₂-emissieklasse niet wordt of niet kan worden gebaseerd op het kentekenregister, brengt de periodieke herbeoordeling meer impact met zich mee met name voor de dienst aanbieder.

4.3 Vrijstelling emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg

In het nieuwe artikel 3 lid 1 onder e in het wetsvoorstel is een vrijstelling van de vrachtwagenheffing geregeld voor voertuigen die emissievrij zijn en in beladen toestand een maximum massa hebben 4.250 kilogram. De vrijstelling geldt van rechtswege.

⁹ Dit in het kader van de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn in de Wet belasting zware motorrijtuigen.

¹⁰ Voor een efficiëntere en betrouwbaardere controle van de gegevens van de dienst aanbieder is het wenselijk dat ook de CO₂-gegevens van vrachtwagens onder de 12.000kg in het kentekenregister worden geregistreerd. RDW, als beheerder van het kentekenregister, verzoekt het ministerie om daartoe opdracht te verlenen.

¹¹ RDW krijgt de taak om voor alle geregistreerde voertuigen zwaarder dan 12.000 kg de zesjaarlijkse herbeoordeling uit te voeren. Daardoor zal het gegeven in het kentekenregister altijd up-to-date zijn en zeer bruikbaar zijn voor de dienst aanbieder, omdat zij de zesjaarlijkse herbeoordeling voor die voertuigen niet zelfstandig hoeven uit te voeren. Het verzoek is om de herbeoordeling ook vanaf vrachtwagens van 3.500kg bij de RDW te beleggen.

In de uitvoering zal na waarneming van het voertuig op de weg moeten worden vastgesteld of een vrijstelling of ontheffing van toepassing is. Daarbij is een verschil tussen kentekens waarvan gegevens beschikbaar zijn in het kentekenregister en kentekens waarvan die gegevens niet beschikbaar zijn in het kentekenregister.

De vaststelling dat de vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg van toepassing is op een Nederlands kenteken, vindt plaats door raadpleging van het kentekenregister door de toezichthouder.¹² Een zelfde procedure is van toepassing bij de huidige vrijstellingen, met uitzondering van die voor defensievoertuigen. Er hoeft in het register vrachtwagenheffing dan ook geen registratie te worden bijgehouden van vrijgestelde emissievrije Nederlandse kentekens. Steeds als een Nederlands kenteken wordt waargenomen op de weg, kan op grond van de Wet vrachtwagenheffing het kentekenregister worden geraadpleegd en kan op basis van de voertuigkenmerken horend bij het kenteken worden vastgesteld of de vrijstelling van toepassing is. Op deze wijze kan de toezichthouder vaststellen of er een overtreding is begaan. De impact van deze wijziging in het wetsvoorstel is dan ook beperkt ten opzichte van de huidige situatie.

Voor buitenlandse kentekens verschilt de procedure. Daarvan zijn de voertuiggegevens niet beschikbaar in het kentekenregister. Ook is er geen grondslag voor raadpleging van EUCARIS buiten het kader van de handhaving en, mocht dat wel het geval zijn, is het type brandstof voornamelijk niet beschikbaar in EUCARIS. De vaststelling dat de vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg van toepassing is op een buitenlands kenteken, kan daarom alleen plaatsvinden naar aanleiding van een melding voorafgaand aan het gebruik van het Nederlandse wegennet of naderhand naar aanleiding van een gegrond bezwaar. Kentekens van voertuigen die naar aanleiding daarvan blijken te zijn vrijgesteld, moeten worden geregistreerd in het register vrachtwagenheffing, om te voorkomen dat zij (herhaaldelijk) ten onrechte een boete opgelegd krijgen. Dit geldt in principe ook voor enkele huidige vrijstellingen in de Wet vrachtwagenheffing, maar van de voertuigen die daaronder vallen is de verwachting dat dit weinig tot geen buitenlandse voertuigen betreft. In een dergelijk proces is tot nu toe niet voorzien bij de implementatie van de Wet vrachtwagenheffing.

Het proces betreffende het vooraf melden van een vrijstelling, zal worden aangeboden via een webdienst. Na controle van de aan te leveren voertuiggegevens waaruit blijkt dat het buitenlandse kenteken is vrijgesteld, wordt het kenteken geregistreerd door de tolheffer als zijnde vrijgesteld.¹³ Van de registratie van de vrijstelling voor een buitenlands kenteken voorafgaand aan het gebruik van het Nederlandse wegennet, wordt een bevestiging gezonden naar de verzoekende houder van het voertuig.¹⁴

Meldt een houder voorafgaand aan het gebruik van het Nederlandse wegennet niet dat zijn voertuig is vrijgesteld, dan zal men na waarneming van het kenteken en classificering als heffingsplichtig voertuig in het handhavingsspoor terechtkomen. EUCARIS mag weliswaar worden geraadpleegd om het voertuig en de houder te identificeren ten behoeve van de handhaving, maar het is voor de handhaver niet mogelijk om in EUCARIS te zien of het voertuig is vrijgesteld op basis van het type brandstof. Er zal dan ook een boete worden opgelegd om de reden dat men met een vrachtwagen zonder dienstverleningsovereenkomst heeft gereden. De houder kan hiertegen in bezwaar gaan en voertuigdocumenten overleggen waaruit blijkt dat het voertuig is vrijgesteld. Blijkt dat het voertuig inderdaad is vrijgesteld, dan wordt het kenteken alsnog als zodanig geregistreerd door

¹² Nieuw artikel 3 lid 1 onder e en huidig artikel 14 lid 4 onder a onderdeel 4 Wet vrachtwagenheffing.

¹³ Ervan uitgaande dat de grondslag hiervoor kan worden gevonden in artikel 21 lid 1 onder a Wet vrachtwagenheffing, (het verwerken van gegevens door de tolheffer voor de heffing en invordering van de vrachtwagenheffing) jo. art. 4 lid 1 onder a Besluit vrachtwagenheffing.

¹⁴ Hiervoor is een aanvulling nodig op het Besluit vrachtwagenheffing, artikel 4 lid 1 onder a. Voor het sturen van de reactie op een melding moeten dezelfde gegevens door de tolheffer worden verwerkt als voor de ontheffing, zie artikel 4 lid 1 onder b Besluit vrachtwagenheffing.

de tolheffer en wordt de bezwaarmaker van de registratie in ieder geval op de hoogte gebracht in het besluit op bezwaar.¹⁵

Deze processen voorzien erin dat een houder van een buitenlands kenteken die recht heeft op een vrijstelling dit pas kan benutten nadat hij zelf actie heeft ondernomen door melding voorafgaand aan het gebruik van het Nederlandse wegennet of door een bezwaarschrift in te dienen tegen een boete. Hoewel de RDW het onwenselijk acht dat buitenlandse houders hiermee zwaarder worden belast dan Nederlandse houders, is het alternatief, het laten aanvragen van een ontheffing voor zowel buitenlandse als Nederlandse houders, nog onwenselijker gezien de onnodige administratieve last die aan de grootste doelgroep voor deze vrijstelling wordt opgeworpen, te weten de Nederlandse houders.

4.4 Informeren houders zonder dienstverleningsovereenkomst

In het huidige artikel 22 lid 1 onder c en lid 2 onder c van de Wet vrachtwagenheffing is geregeld dat de toezichthouder gegevens mag verwerken voor het informeren van houders van wie geen dienstverleningsovereenkomst is geregistreerd en dat deze gegevens gedurende een termijn van maximaal vier weken mogen worden bewaard.

De wijze waarop dit is geregeld, roept in de uitvoering een aantal vragen op. Zo gaat het hier om een bevoegdheid van de toezichthouder, die hij pas kan uitoefenen op basis van gegevens die hij door waarneming op de weg mag verzamelen na start van de vrachtwagenheffing. Als uit de waarneming blijkt dat een voertuig is gepasseerd waarvoor geen dienstverleningsovereenkomst is afgesloten, is het aan de toezichthouder om dit door te geven aan de handhaver, zodat de handhaver op zijn beurt de houder hiervoor bij wijze van 'informeren' een boete kan opleggen. Het is namelijk de taak van de handhaver om na waarneming door de toezichthouder contact te leggen met een houder. Een communicatiespoor daarnaast, tussen de toezichthouder en houder van het voertuig rechtstreeks, zal in de uitvoering weerstand oproepen. Want waarom informeert de toezichthouder de houder hierover en ontvangt de houder mogelijk tegelijkertijd een boete van de handhaver voor deze overtreding?¹⁶

De RDW ziet grote voordelen van het informeren van in Nederland geregistreerde houders zonder een dienstverleningsovereenkomst voorafgaand aan de start van de vrachtwagenheffing. De belangrijkste reden om houders te informeren, is om te helpen zorgen dat degenen die de RDW redelijkerwijs kan bereiken, aan de wet voldoen en een dienstverleningsovereenkomst afsluiten en wel tijdig, vóór aanvang van de vrachtwagenheffing. De bevoegdheden van de toezichthouder starten daarentegen pas bij de waarneming van voertuigen op de weg ná start van de vrachtwagenheffing. Het informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst zou daarnaast beter passend zijn als taak van de tolheffer, die in ruimere zin verantwoordelijk is voor de heffing en invordering van de vrachtwagenheffing en de communicatie daarover.¹⁷ Ook past het beter bij het karakter van de tolheffer om voor start van de vrachtwagenheffing al gegevens te verwerken die nodig zijn om houders zonder dienstverleningsovereenkomst aan te schrijven, omdat deze verwerking ook al voor de startdatum wordt gedaan bij het registreren van ontheffingen, vrijstellingen en door de dienstaanbieders doorgegeven dienstverleningsovereenkomsten.

¹⁵ Er valt voor te kiezen om artikel 4 lid 1 onder a van het Besluit vrachtwagenheffing zo te formuleren dat het voor registraties in algemene zin juridisch mogelijk is om een bevestiging te sturen naar de houder, ongeacht of de registratie naar aanleiding van een melding vooraf of naar aanleiding van een bezwaarprocedure achteraf is gedaan.

¹⁶ Bovendien heeft de RDW in de UT VWH AMvB 1.0 van 20 april 2022 op pagina 6 het volgende opgemerkt: "In de Wet VWH is voor het informeren van houders, van wie geen DVO is geregistreerd, geen taak gedefinieerd. Daarmee heeft de toezichthouder geen grondslag voor informeren c.q. versturen van een informatiebrief." Omdat de RDW in zijn functie als toezichthouder geen grondslag ziet voor het aanschrijven van houders, is de impact van een dergelijke aanschrijving nog niet eerder in kaart gebracht.

¹⁷ Artikel 21 lid 1 onder a Wet vrachtwagenheffing.

Hiervoor is wel noodzakelijk dat de bevoegdheid expliciet wordt beschreven onder de taken van de tolheffer. Het informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst past binnen de rollen en taken die beschreven zijn in de Wet vrachtwagenheffing dan wel het beste bij die van de tolheffer, maar omdat voor deze handeling verschillende registers moeten worden geraadpleegd¹⁸ en vergeleken, vóór de formele start van de vrachtwagenheffing, acht de RDW het vanuit gegevensbeschermingsoptiek noodzakelijk dat de bevoegdheid expliciet wordt vermeld onder de tolhefferstaken in de Wet vrachtwagenheffing.¹⁹

Ter nadere toelichting op de noodzakelijkheid van een expliciete grondslag in de Wet vrachtwagenheffing ziet het proces er in de uitvoering als volgt uit. De wens is om als tolheffer op een nog te bepalen tijd voor de start van de vrachtwagenheffing houders te informeren op wie de vrachtwagenheffing van toepassing is die nog geen dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten. Daarvoor moeten het kentekenregister en het register vrachtwagenheffing door de tolheffer worden geraadpleegd. Uit het kentekenregister worden de kentekens opgevraagd van de voertuigen die in Nederland zijn geregistreerd waarop de vrachtwagenheffing van toepassing is. Van deze kentekens wordt door raadpleging van het register vrachtwagenheffing bepaald of deze een vrijstelling²⁰ of ontheffing van de vrachtwagenheffing hebben. Van de voertuigen die volgens het kentekenregister heffingsplichtig zijn én die volgens het register vrachtwagenheffing geen vrijstelling of ontheffing hebben, wordt in het register vrachtwagenheffing vervolgens geverifieerd of er een dienstverleningsovereenkomst gemeld is voor het betreffende kenteken. Van de selectie voertuigen die resteert waarvan geen dienstverleningsovereenkomst is gemeld op het betreffende kenteken, wordt opnieuw het kentekenregister bevroegd, ditmaal om de houdergegevens te raadplegen. Aan deze houders wordt voor de start van de heffing een brief gestuurd om hen te informeren over het tijdig sluiten van een dienstverleningsovereenkomst voor de start van de vrachtwagenheffing.

Ten opzichte van de huidige situatie waarin de taak is belegd bij de toezichthouder is er een aantal verschillen in de uitvoering. Ten eerste wordt niet de waarneming op de weg na start heffing gebruikt als aanleiding voor de verificatie of een dienstverleningsovereenkomst is afgesloten, maar vindt voor start heffing een initiële raadpleging van het kentekenregister plaats om vast te stellen welke kentekens in de basis heffingsplichtig zijn. Dit houdt ook verband met het tweede verschil: het kentekenregister wordt niet alleen geraadpleegd voor het opvragen van houdergegevens voor het kunnen versturen van een brief, maar al eerder, immers om vast te stellen welke kentekens in de basis heffingsplichtig zijn. Er wordt dus niet één, maar twee keer een raadpleging van het kentekenregister gedaan per aanschrijvingsronde. Verder zou de toezichthouder ongelimiteerd houders kunnen aanschrijven en daarvoor herhaaldelijk raadplegingen van registers doen, waarbij het de wens van de RDW is om als tolheffer voor aanvang van de vrachtwagenheffing in ieder geval eenmalig de registers te raadplegen en te vergelijken om houders eenmalig aan te schrijven die op dat moment nog geen dienstverleningsovereenkomst hebben en bij de naderende start van de vrachtwagenheffing daarom niet aan de wet dreigen te voldoen. Tot slot verschilt voor de instantie die de gegevens uit diens register verstrekt van wie het verzoek tot gegevensverstrekking afkomstig is. In de huidige situatie zou dat de RDW als toezichthouder zijn, in de voorgestelde situatie is dat de RDW als tolheffer namens de minister.

¹⁸ Waaronder het kentekenregister en het register vrachtwagenheffing, welke niet in beheer zijn van de tolheffer, maar van de RDW. De RDW als beheerder van beide registers is verantwoordelijk voor het behandelen van gegevensverstrekkingverzoeken uit deze registers.

¹⁹ Daarnaast is een wijziging nodig van het Besluit vrachtwagenheffing, artikel 5 lid 3. Deze bepaling dient te worden opgenomen onder artikel 4 lid 1, waarin de gegevensverwerking voor de heffing en invordering door de Minister is geregeld. Verder zal het Besluit mandaat, volmacht en machtiging RDW voor de uitvoering van de Wet vrachtwagenheffing moeten worden aangevuld.

²⁰ Vrijstellingen voor Nederlandse kentekens zijn in de meeste gevallen uit het kentekenregister af te leiden en vallen daarom al buiten de selectie van heffingsplichtige voertuigen. Voor een kleinere groep geldt dat de vrijstelling in het register vrachtwagenheffing moet worden geverifieerd.

Deze verschillen hebben in de praktijk geen noemenswaardige impact ten opzichte van de huidige situatie, maar zorgen er juist voor dat het aanschrijven van houders zinvol is (voor start heffing), correct gebeurt (niet meer gegevens dan noodzakelijk worden verwerkt door de bevoegde instantie), en geen aanleiding geeft tot klachten van burgers (geen gelijktijdige boete van handhaver en informatiebrief van toezichthouder).

5 Gevolgen voor de RDW

Afdeling/Divisie	Rol
Divisie Tolheffing	Verantwoordelijk voor de realisatie en de uitvoering van de voorgestelde wijzigingen in de Wet vrachtwagenheffing: <ul style="list-style-type: none">- het toepassen van de CO2-differentiatie in de tolcontextgegevens;- de verificatie van de tolheffer van de tolberekening door de dienst aanbieder, waar de periodieke herbeoordeling onderdeel van uitmaakt;- het verwerken en toepassen van de vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg;- het informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst.
Divisie R&I	IV: <ul style="list-style-type: none">- het verstrekken van voertuiggegevens uit het kentekenregister aan dienst aanbieder t.b.v. vaststellen toltarief;- het verstrekken van voertuiggegevens uit het kentekenregister aan de tolheffer t.b.v. verificatie van de tolberekening door dienst aanbieder;- het verstrekken van voertuiggegevens uit het kentekenregister aan de tolheffer t.b.v. verificatie vrijstelling emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg voor Nederlandse kentekens;- het verstrekken van kentekens en houdergegevens aan de tolheffer t.b.v. informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst.
Divisie ICT	Het ondersteunen bij de realisatie van producten en diensten.
JBZ	Het behandelen van bezwaar- en beroepschriften tegen boetes van houders van vrijgestelde buitenlandse emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg.
Communicatie	Het ondersteunen bij het opstellen van communicatie intern/extern.

5.1 Security (S)

Geen gevolgen.

5.2 Communicatie (C)

In zijn algemeenheid is het ministerie van IenW verantwoordelijk voor communicatie over het beleid rond vrachtwagenheffing, de RDW voor algemene klantcommunicatie en de dienst aanbieder voor individuele klantcommunicatie. Daarvoor worden communicatiestrategieën en -plannen ontwikkeld. Het gebruiken van CO2-emissiewaarden in de vrachtwagenheffing kan eenvoudig in de al voorziene communicatie over vrachtwagenheffing meegenomen worden. De communicatie wordt meertalig uitgevoerd om ook houders uit het buitenland vroegtijdig te informeren.

Wel zijn de volgende extra taken voorzien:

- Formuleren van kernboodschappen en uitleg over het werken met CO2-emissiewaarden
- Formuleren van kernboodschap en uitleg over vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg
- Communicatie en instructie naar dienst aanbieder
- Communicatie naar klanten via eigen website en KCC (over het proces, niet over individuele gevallen. De reguliere klantcontacten gaan via de dienst aanbieder)
- Projectcommunicatie
- Informeren/aanschrijven van Nederlandse houders van vrachtwagens zonder dienstverleningsovereenkomst tussen drie maanden en vier weken voor start van de vrachtwagenheffing.

Ook rond de verplichting om na zes jaar de CO2-waarde opnieuw vast te stellen, wordt aanvullende communicatie voorzien. Het zwaartepunt van de uitvoering ligt daarbij bij de toldienstaanbieders.

5.3 Organisatie (O)

De taken ten behoeve van de tariefdifferentiatie op basis van CO2-emissieklasse worden binnen de divisie Tolheffing belegd bij het contractmanagement van de dienststaanbieders. De verwerking van de melding van een emissievrije vrachtwagen tot en met 4.250 kg zal worden belegd in de backoffice. Beide organisatieonderdelen zijn al voorzien, maar moeten nog wel nader worden ingericht. De betreffende taken zullen daarin worden meegenomen. Het informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst zal een gezamenlijke activiteit worden van het KCC en de unit waar het contractmanagement is belegd. Hiervoor hoeft niet iets te worden ingericht.

5.4 Personeel (P)

Voor de in te richten organisatieonderdelen zal nieuw personeel worden aangetrokken. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de werkwijze en ervaring van de RDW. De medewerkers zullen worden ingewerkt en opgeleid voordat zij de taken zullen gaan uitvoeren. De extra inspanning voor de verwerking van de vrijstelling is vrij beperkt en kan worden belegd bij de medewerkers die zijn voorzien voor de backoffice. De inspanning die benodigd is voor het contractmanagement van de dienststaanbieders zoals ingeschat in de uitvoeringstoets VWH Tolheffers- en aanvullende taken (2021) wordt momenteel herijkt. De extra controle op basis van de CO2-emissieklasse zal in deze herijking worden meegenomen en zal binnen deze uitvoeringstoets niet als aparte inschatting worden opgenomen. Het aanschrijven van houders zonder dienstverleningsovereenkomst verloopt voor de selectie van de houders via een geautomatiseerd proces en het printen en versturen via een regulier proces bij Cards & Brieven. Hiervoor hoeft geen extra personeel te worden ingezet. De kosten van deze mailing zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

5.5 Privacy (P)

Voor het vaststellen van de CO2-emissieklasse worden door de dienstaanbieder geen aanvullende persoonsgegevens verwerkt. Het vaststellen van de CO2-emissieklasse door de RDW als beheerder van het kentekenregister ligt binnen het kader van de wetwijziging voor de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn in de Wet BZM en is daarom buiten scope van deze uitvoeringstoets. Voor de RDW in het kader van de Wet Vrachtwagenheffing brengt de CO2-differentiatie geen aanvullende verwerking van persoonsgegevens met zich mee.

Voor het vastleggen van de vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg voor buitenlandse voertuigen waarvan het kenteken niet kan worden geraadpleegd in het kentekenregister is de grondslag te vinden in artikel 21 lid 1 Wet vrachtwagenheffing. Voor het sturen van een bevestiging aan buitenlandse houders na een melding moeten contactgegevens worden verwerkt. Voor gebruik van contactgegevens in dit kader zal het Besluit Vrachtwagenheffing moeten worden gewijzigd, waarbij artikel 4 lid 1 onder a zal moeten worden aangevuld met de gegevens genoemd in onderdeel b. Voor Nederlandse kentekens die vrijgesteld zijn kan worden aangesloten bij de bevraging van het kentekenregister voor de gevallen als in artikel 3 lid 1 onder b, c en d Wet vrachtwagenheffing genoemd.

Voor het informeren van houders die geen dienstverleningsovereenkomst hebben vóór aanvang van de vrachtwagenheffing door de tolheffer is op dit moment geen grondslag, nu de mogelijkheid tot aanschrijving alleen bij de toezichthouder wordt genoemd. Wanneer deze bepaling (artikel 22 lid 1 onderdeel c jo. lid 2 onderdeel c Wet vrachtwagenheffing) in artikel 21 Wet vrachtwagenheffing bij

de bevoegdheden van de tolheffer wordt geplaatst, is deze grondslag wel aanwezig. Daarnaast is een wijziging nodig van het Besluit vrachtwagenheffing, artikel 5 lid 3. Deze bepaling dient te worden opgenomen onder artikel 4 lid 1, waarin de gegevensverwerking voor de heffing en invordering door de Minister is geregeld. Verder zal het Besluit mandaat, volmacht en machtiging RDW voor de uitvoering van de Wet vrachtwagenheffing moeten worden aangevuld.

5.6 Administratieve Organisatie (A)

De administratieve organisatie bestaat voor een groot gedeelte uit de beschrijvingen die worden gemaakt voor de in hoofdstuk 4 beschreven nieuwe taken. Dit wordt gedaan volgens de bestaande RDW-methodiek.

5.7 Financiën (F)

De realisatiekosten zijn ingeschat per onderdeel.

- a. Differentiatie tarieven Eurovignetrichtlijn
- b. Beoordeling CO₂-emissieklasse, inclusief periodieke herbeoordeling
- c. Vrijstelling emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg
- d. Informeren houders zonder dienstverleningsovereenkomst

Voor alle onderdelen geldt dat de realisatie- en exploitatiekosten beperkt lijken ten opzichte van de totale omvang van het Programma Vrachtwagenheffing ad € 400 mln (waarvan € 88 mln aan onvoorzien) of de jaarlijkse exploitatie van € 100 mln tot 125 mln.

De detaillering is te vinden in hoofdstuk '7 **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**'.

5.8 Informatievoorziening (I)

Aanpassingen in het systeem Vrachtwagenheffing

Zoals in hoofdstuk 4 aangegeven moeten de toldienstaanbieders bij de gebruikers het juiste tarief per kilometer in rekening brengen, gebaseerd op het gewicht, de CO₂-emissieklasse en de euro-emissieklasse van de vrachtwagen, en moet de tolheffer de door de dienst aanbieder gedane berekening kunnen verifiëren. De tariefbepalende voertuigkenmerken en de bijbehorende tarieven per kilometer maken deel uit van de zogenaamde tolcontextgegevens en worden via (op ISO 12855 gebaseerd) berichtenverkeer door de tolheffer aan de dienst aanbieders geleverd. Dit berichtenverkeer wordt momenteel ontworpen en gebouwd, gebaseerd op de tariefstructuur uit de Wet vrachtwagenheffing. Als gevolg van de wetswijziging moeten ontwerp en bouw van het berichtenverkeer en de achterliggende tarieventabellen worden aangepast.

Ook de vrijstelling van de vrachtwagenheffing voor voertuigen die emissievrij zijn en in beladen toestand een maximum massa hebben 4.250 kilogram leidt tot een aanpassing van het systeem Vrachtwagenheffing, voor wat betreft de geautomatiseerde ondersteuning van het toezicht op de naleving van de wet. Deze voertuigen mogen namelijk gebruik maken van het Nederlandse wegennet zonder een dienstverleningsovereenkomst en zonder werkende boordapparatuur. Bij het verwerken van de voertuigpassages door de wegwagentapparatuur van de toezichthouder moet hiermee rekening worden gehouden. Daarnaast moet ervoor worden gezorgd dat houders van dergelijke voertuigen niet worden meegenomen in de (voorzien) aanschrijving voorafgaand aan de startdatum van de vrachtwagenheffing van houders van voertuigen waarvoor nog geen dienstverleningsovereenkomst is afgesloten.

5.9 Juridisch (J)

Toetsing Wet markt en overheid

Geen gevolgen voor de RDW, nu de taken in de voorgestelde wetswijziging worden uitgeoefend in mandaat namens de Minister van IenW.

Bezwaar en beroep

Indien een houder van een buitenlands kenteken informatie aanlevert omdat hij in aanmerking denkt te komen voor een vrijstelling, dan levert de beoordeling daarvan geen besluit in de zin van de Awb op. Een vrijstelling is van rechtswege van toepassing op het kenteken. De instemming dat er sprake is van een vrijgesteld voertuig of de mededeling dat het voertuig niet onder de vrijstelling valt kan niet in een bestuursrechtelijke procedure aangevochten worden. Dat kan uiteraard wel op het moment dat een houder een boete heeft gekregen voor het niet-betalen van de tolheffing. In die bezwaarprocedure kan de houder inbrengen dat zijn voertuig onder de vrijstelling valt. Hij zal dit met bewijsstukken moeten aantonen en de afdeling JBZ zal het bezwaarschrift afhandelen. Vervolgens staat tegen de beslissing op bezwaar beroep open bij de rechtbank. Tegen de uitspraak van de rechtbank staat hoger beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De verwachting is dat het aantal bezwaar- en (hoger) beroepsprocedures, specifiek gericht op het onterecht niet toepassen van de bedoelde vrijstelling beperkt zal zijn. Gezien het grote aantal bezwaar- en (hoger) beroepsdossiers waarvoor een nieuw team Tol bij de afdeling JBZ wordt ingericht, worden deze bezwaren en (hoger) beroepen geacht daarin te zijn opgenomen.

Voor de overige juridische impact wordt verwezen naar paragraaf 5.5 Privacy.

5.10 Techniek (T)

Toegang tot kentekenregister door dienstverleners t.b.v. raadplegen CO2-emissieklasse

De in het kentekenregister aanwezige authentieke CO2-emissieklassegegevens worden via OVI gepubliceerd. Dit gegeven kan handmatig door dienstverleners overgenomen worden in eigen systemen.

Indien het veelvuldig en meervoudige gegevensbevrogingen betreft, kan hiervoor een API beschikbaar worden gesteld ten behoeve van ontsluiting naar de systemen van de dienstverlener. Hiervoor is een ureninschatting van 40 uur in deze UT opgenomen. Voorwaarde voor de aansluiting van de API naar de systemen van de dienstverlener is dat de dienstverlener zich voorafgaand aan de ontsluiting kan identificeren als geaccrediteerd dienstverlener.

Toegang tot kentekenregister door tolheffer t.b.v. raadplegen CO2-emissieklasse

Deze toegang wordt niet specifiek in deze UT opgenomen. De toegang tot het kentekenregister door de tolheffer ten behoeve van het raadplegen van de CO2-emissieklasse in het kader van de verificatie van de tolberekening wordt in breder verband nog afgestemd met betrekking tot een aantal items uit het kentekenregister, waaronder dan ook het item CO2-emissieklasse.

Melden vrijstelling emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg voor buitenlandse kentekens

Dit betreft het inrichten van een (EDS) webdienst. Hiervoor is een ureninschatting van 900 uur in deze UT opgenomen.

Registratie van buitenlandse vrijgestelde emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg in register vrachtwagenheffing

Dit betreft alleen het aanmaken van een extra item in het bestaande vrijstellingenregister in het register vrachtwagenheffing. Hiervoor worden geen additionele uren opgenomen in deze UT.

Informeren houders zonder dienstverleningsovereenkomst

Dit betreft een query voor een bulkaanvraag op het kentekenregister door ST VHW. Hiervoor worden geen additionele uren opgenomen in deze UT.

EUCARIS

Ten aanzien van de punten binnen de scope van deze UT is de verwachting dat er geen tot minimale wijzigingen ten aanzien van EUCARIS doorgevoerd dienen te worden. Om deze reden zijn hiervoor geen additionele uren in deze UT opgenomen.

5.11 Huisvesting (H)

Geen gevolgen.

6 Gevolgen voor de omgeving

Het gebruik van CO₂-emissiewaarden bij de vrachtwagenheffing is een Europese verplichting. Dat heeft gevolgen voor de HDA en EETS-aanbieders, (Nederlandse en buitenlandse) houders van zware vrachtwagens en (mogelijk) fabrikanten/importeurs. De HDA en EETS-aanbieders hebben de taak de gegevens (juist) te registreren, houders dienen de juiste documenten aan te leveren. Gebeurt dit niet, dan vallen de voertuigen in de hoogste tariefklasse, hetgeen een goede prikkel is om de bovengenoemde taak uit te voeren.

De administratieve lasten van zowel de dienstaanbieders als de houders van Nederlandse vrachtwagens kunnen enorm worden verlicht indien de CO₂-gegevens van alle Nederlandse vrachtwagens worden opgenomen in het kentekenregister. De dienstaanbieders kunnen de gegevens in het kentekenregister raadplegen en hoeven dan geen aanvullende voertuigdocumenten van hun klanten te verwerken en die klanten hoeven de daarvoor benodigde voertuigdocumenten niet aan te leveren. Dit vermindert de kans op fouten en verhoogt de juistheid van de tolafracht. Ook wordt verwacht dat er minder vragen bij het KCC binnenkomen. Het verhoogt het draagvlak bij de primaire doelgroep en stakeholders.

Fabrikanten/importeurs hebben de taak om, indien de CO₂-emissie bij de eigenaar onbekend is, de waarde uit het CVO aan de eigenaar te leveren. Omdat enkele EU-landen met vrachtwagenheffing, onder andere Duitsland, de CO₂-emissieklasse al gebruiken, is van een aanzienlijk aantal voertuigen dit gegeven al bij de EETS-aanbieders bekend. Dit verlaagt de impact voor deze groepen.

Met de vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg komt de wetgever tegemoet aan een wens vanuit de transportbranche zelf om ondernemers die investeren in duurzaamheid niet te duperen of frustreren.

Het feit dat Nederlandse houders zonder dienstverleningsovereenkomst niet met een boete bij de eerste passage, maar ruim voor de start van de vrachtwagenheffing middels een brief op hun verplichtingen worden gewezen, verkleint het risico dat ze niet geïnformeerd zijn en niet tijdig een DVO afsluiten.

6.1 Welke doelgroepen ondervinden gevolgen

Onderstaand de uitwerking van de stakeholderanalyse met betrekking tot het opstellen van deze uitvoeringstoets:

Doelgroep	Rol
HDA en EETS-aanbieders	Verantwoordelijk voor registreren van gegevens en berekenen van vrachtwagenheffing
Houders vrachtwagens	Verantwoordelijk voor aanleveren voertuigdocumenten en betalen van vrachtwagenheffing
Lease- en financieringsmaatschappijen van vrachtwagens	Verantwoordelijk voor aanleveren gegevens (indien houder) en in dat geval betalen van vrachtwagenheffing
Verhuurmaatschappijen vrachtwagens	Verantwoordelijk voor aanleveren gegevens en betalen van vrachtwagenheffing
Importeurs/fabrikanten vrachtwagens	Aan houders aanleveren van CVO met daarop CO ₂ -waarden van voertuig

Stakeholders	Rol
TLN	Branchevertegenwoordiger transport- en logistieke sector (dus voor houders van vrachtwagens)
EVOFenedex/ Fenex	Branchevertegenwoordiger transport- en logistieke sector (vervoerders en verladers, dus ook voor houders van vrachtwagens)
VERN	Branchevertegenwoordiger eigen rijders in transport- en logistieke sector (dus houders van vrachtwagens)
CLECAT	Europese branchevereniging voor transport en logistiek
Buitenlandse brancheverenigingen	Branchevertegenwoordigers van transport- en logistieke sector in andere (Europese) landen
RAI Vereniging	Branchevertegenwoordiger van importeurs/fabrikanten van vrachtwagens
Leasing Nederland	Branchevertegenwoordiger van leasemaatschappijen van o.a. vrachtwagens
Leaseurope	Europese branchevertegenwoordiger van leasemaatschappijen van o.a. vrachtwagens
BOVAG	Branchevertegenwoordiger van (o.a.) verhuurmaatschappijen
RAI Vereniging	Vertegenwoordiger van importeurs en fabrikanten
Andere lidstaten	Vertegenwoordiger van inwoners van hun land, dus ook houders van vrachtwagens
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Opdrachtgever voor deze UT, vrachtwagenheffing in zijn algemeenheid en wetgever en beleidsmaker op het gebied van mobiliteit
Ministerie van Buitenlandse Zaken/ambassades	Vertegenwoordiging van Nederlandse regering in het buitenland

6.2 Gevolgen en maatregelen per doelgroep

HDA en EETS-aanbieders

De EETS-aanbieders en HDA hebben de verplichting de CO₂-emissieklasse (juist) te registreren. Omdat Duitsland de vrachtwagenheffing ten tijde van de invoering in Nederland al op basis van CO₂-emissieklasse wordt berekend, zijn deze gegevens al bekend bij EETS-aanbieders die daar actief zijn. Voor de overige dienstverleners geldt dat ze de gegevens van hun klanten moeten verkrijgen en registreren. Dat betekent een extra administratieve last en de noodzaak om erover te communiceren. Gebruik van de gegevens uit het kentekenregister vermindert de administratieve lasten. De RDW is voornemens om de dienstverleners te wijzen op deze mogelijkheid. De dienstverleners krijgen ook te maken met verificatie door de tolheffer van de tolberekening, waarbij de tolheffer gebruik maakt van beschikbare gegevens in het kentekenregister.

Houders van vrachtwagens

Houders die een dienstverleningsovereenkomst voor vrachtwagenheffing willen sluiten, moeten voor ieder voertuig de voertuig- en houdergegevens aan de dienstverlener leveren, waaronder de CO₂-gegevens – zowel voor het huidige wagenpark als in de toekomst nieuwe voertuigen. Indien het gegeven onbekend is, kunnen ze het CVO (met daarop de CO₂-emissiewaarde) bij de fabrikant opvragen. De impact per houder is onder meer afhankelijk van de grootte van het wagenpark, land waarin het bedrijf gevestigd is en eigendoms- of financieringsconstructie. Verwacht wordt dat het Nederlandse wagenpark in 2026 een omvang heeft van ruim 175.000 vrachtwagens boven de 3.500 kg en dat er jaarlijks 13.000 vrachtwagens verkocht worden.

Het feit dat houders zonder dienstverleningsovereenkomst niet met een boete bij de eerste passage, maar ruim voor de start van de vrachtwagenheffing middels een aan hen gerichte brief op hun verplichtingen worden gewezen, verkleint de kans aanzienlijk dat ze niet geïnformeerd zijn en niet tijdig maatregelen nemen.

Met de vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4250 kg komt de wetgever tegemoet aan een wens vanuit de transportbranche zelf om ondernemers die investeren in duurzaamheid niet te duperen of frustreren.

Voor *lease- en financieringsmaatschappijen en verhuurmaatschappijen* geldt hetzelfde als voor houders, met dien verstande dat contractspartijen mogelijk afspraken met elkaar maken over het afsluiten van een dienstverleningsovereenkomst namens de houder van de vrachtwagen en in dat kader ook over het aanleveren van de CO2-emissiewaarden.

Importeurs/fabrikanten

Importeurs en/of fabrikanten worden mogelijk geconfronteerd met een extra administratieve last om CVO's met CO2-waarden te leveren die wellicht tegen betaling beschikbaar gesteld worden.

Stakeholders

Van de genoemde stakeholders wordt een positieve houding verwacht ten opzichte van het gebruik van CO2-waarden bij de vrachtwagenheffing. Argumenten die daarbij een rol spelen zijn het feit dat dit aansluit bij de praktijk in andere Europese landen, de CO2-gegevens van Nederlandse zware vrachtwagens facultatief beschikbaar gesteld worden en de communicatie en afstemming goed geregeld is.

7 Kosten en financiering

7.1 Kosten

7.1.1 Kosten uitvoeringstoets

De kosten voor het realiseren van de uitvoeringstoets worden op basis van nacalculatie bij het ministerie van IenW in rekening gebracht.

7.1.2 Realisatiekosten

De realisatiekosten zijn ingeschat per onderdeel.

- a. Differentiatie tarieven Eurovignetrichtlijn
- b. Beoordeling CO₂-emissieklasse, inclusief periodieke herbeoordeling
- c. Vrijstelling emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg
- d. Informeren houders zonder dienstverleningsovereenkomst

Ad a. Differentiatie tarieven Eurovignetrichtlijn

In het Ontwerp en in de uitvoeringsplannen VWH was rekening gehouden met uitbreiding van het aantal tariefklassen. Deze aanpassingen moeten weliswaar worden verwerkt, maar dat vergt geen grote additionele inspanningen.

Ad b. Beoordeling CO₂-emissieklasse, inclusief periodieke herbeoordeling

In het voorstel is opgenomen dat de beoordeling van het voertuig wordt uitgevoerd door de dienst-aanbieders. Voor de uitvoering van de initiële beoordeling en de periodieke herbeoordeling van de voertuigen in CO₂-emissieklasse 2 en 3 is een mogelijkheid gevraagd voor dienst-aanbieders om het kentekenregister te raadplegen op het gegeven CO₂-emissieklasse. Een dergelijke koppeling realiseren middels een API heeft een geschatte omvang van € 6.000,-.

Ad c. Vrijstelling emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg

Uit het kentekenregister blijkt dat er rond 900 emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg zijn geregistreerd. Deze vrijstelling is daarmee van beperkte omvang voor Nederlandse kentekens. Voor de buitenlandse emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg is het voorstel deze vooraf een melding te laten doen via een webdienst bij de RDW. Daarvoor moet een nieuwe webdienst worden ontwikkeld. De ontwikkeling van deze webdienst zal naar verwachting een omvang van € 140.000,- hebben. Na verwerking van de gegevens zal een terugmelding plaatsvinden naar de houder/verzoeker dat de melding is goedgekeurd of afgekeurd. Die terugmelding kan per mail of download geschieden en heeft dan lage exploitatiekosten of via de traditionele post met hogere verwerkingskosten plus een langere doorlooptijd voor de fysieke verzending. De terugmelding naar de verzoeker is afhankelijk van de keuze en mogelijkheden. De omvang van de realisatiekosten van de terugmelding zijn op dit moment niet in te schatten, maar gezien de beperkte aantallen buitenlandse kentekens naar verwachting niet van significante betekenis.

Ad d. Informeren houders zonder dienstverleningsovereenkomst

Dit voorstel omvat de selectie van de voertuigen die onder de vrachtwagenheffing gaan vallen en waarvoor nog geen dienstverleningsovereenkomst is afgesloten. In het Definitief Ontwerp en Uitvoeringskader is opgenomen dat er ongeveer 175.000 Nederlandse voertuigen onder de heffing zullen vallen.

De omvang van deze schriftelijke mailing hangt samen met het tijdstip van opstellen. Hoe vroeger voor de start van de vrachtwagenheffing die mailing wordt verstuurd, hoe meer voertuigen nog geen dienstverleningsovereenkomst zullen hebben en omgekeerd. Wat ook van invloed is, is de

inzet en effectiviteit van de gekozen massale communicatiemiddelen. Het opstellen van een dergelijke mailing (ongeacht de omvang van de mailing) kost volgens de deskundigen circa € 15.000,- (arbeidstijd en uitvoeren van marktonderzoek).

7.1.3 Exploitatiekosten

Ad a. Differentiatie tarieven Eurovignetrichtlijn

Periodieke aanpassingen in de tarieven is de standaard werkwijze. Om die reden worden er geen additionele exploitatiegevolgen voorzien.

Ad b. Beoordeling CO2-emissieklasse, inclusief periodieke herbeoordeling

De RDW divisie R&I registreert voor Nederlandse voertuigen de CO2-emissieklasse in het kentekenregister. Voor de juiste tolheffing kunnen de toldienstaanbieders dit gegeven gebruiken in de juiste categorisering van elk voertuig. Voor de buitenlandse voertuigen zal de toldienstaanbieder dat opvragen bij de voertuigeigenaar. Er worden geen specifieke controles voorzien op alleen dit aspect, daardoor zijn geen additionele kosten voorzien bij de tolheffer of toezichthouder.

Ad c. Vrijstelling emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg

De vrijstelling voor emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg is voor Nederlandse kentekens te verifiëren door raadpleging van het kentekenregister. De omvang is geraamd op circa 900 voertuigen. Daardoor ontstaan er geen grote extra exploitatiegevolgen.

Buitenlandse emissievrije voertuigen tot en met 4.250 kg zijn ook vrijgesteld van de vrachtwagenheffing, maar de verificatie dat een dergelijk voertuig is vrijgesteld kan alleen plaatsvinden nadat een melding is gedaan bij de tolheffer (voorafgaand aan het gebruik van het Nederlandse wegennet of naar aanleiding van een gegrond bezwaar). De toezichthouder categoriseert die voertuigen als zijnde vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. De niet (tijdig) gemelde voertuigen komen in het handhavingsspoor terecht, tenzij de houder een dienstverleningsovereenkomst heeft afgesloten en wel de heffing afdraagt. In alle gevallen zal dat niet om grote aantallen emissievrije voertuigen gaan en om die reden leidt dit zeer waarschijnlijk niet tot grote exploitatiegevolgen.

Ad d. Informeren houders zonder dienstverleningsovereenkomst

Dit is een eenmalige activiteit. Om die reden worden er geen exploitatiegevolgen voorzien.

7.1.4 Fiscale gevolgen

Geen gevolgen.

7.2 Financiering

Alle bestedingen gerelateerd aan (de invoering van) de vrachtwagenheffing worden gefinancierd vanuit DGMO (IenW). De hiervoor genoemde ramingen zijn in verhouding tot de totale verwachte omvang van (de realisatie van) de vrachtwagenheffing zeer beperkt. Totale omvang realisatie vrachtwagenheffing is € 400 mln en de jaarlijkse exploitatie ligt rond de € 100 mln tot 125 mln.

8 Risico's

8.1 Risico's in de realisatiefase

Nr	Gebeurtenis + toelichting Maatregel	Kans	Impact	Risicoscore	A/R/E/O	Endo-/exogeen
1	<p>Functionaliteit niet op tijd beschikbaar</p> <p>De realisatie is niet tijdig gereed van de functionaliteiten ten behoeve van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de aansluiting van dienstaanbieders op het kentekenregister; - de verwerking van de melding van een vrijstelling; - de verwerking van een bezwaar op een boete door een houder van een vrijgestelde emissieloos geclassificeerde vrachtwagen <4.250 kg buiten NL; - de bevragingen van de registers voor het informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst. <p>Maatregel:</p> <p>1. Juiste prioriteitsstelling van werkzaamheden in de realisatiefase bij de verschillende service-teams.</p>	1	3	3	R	Endo

8.2 Risico's in de exploitatiefase

Nr	Gebeurtenis + toelichting Maatregel	Kans	Impact	Risicoscore	A/R/E/O	Endo-/exogeen
1	<p>Onvoldoende resources</p> <p>Er zijn onvoldoende resources beschikbaar voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het verwerken van meldingen van een vrijstelling; - het beantwoorden van vragen bij het KCC; - het afhandelen van bezwaar en beroep bij JBZ. <p>Maatregel:</p> <p>1. Op tijd werven en opleiden van de juiste medewerkers</p> <p>2. Naar aanleiding van de vragen die het KCC ontvangt, de content van de website optimaliseren.</p> <p>3. Vrijgestelde kentekens die niet in het kentekenregister bekend zijn registreren in het VWH-register zodat zij niet herhaaldelijk in het handhavingstraject terecht komen.</p>	1 2 1	2 3 3	2 6 3	R R R	Endo

Toelichting op de tabel

Kans	1 = nihil, 2 = laag, 3 = redelijk, 4 = hoog,
Impact	1 = nihil, 2 = klein, 3 = behoorlijk, 4 = enorm
Risicoscore	Kans * Impact; minimaal risico = waarde 1, maximale risico = waarde 16
A/R/E	Inschaling op het beoogde resultaat: A ccepteren van het risico, R educeren van het risico, E limineren van het risico of O verdragen van het risico.
Maatregel	De uitleg welke maatregelen genomen kunnen worden bij reduceren, elimineren of overdragen van het risico.
Endo-/exogeen	Endogeen: eigenaarschap en beïnvloedbaarheid van het risico ligt binnen de RDW Exogeen: eigenaarschap en beïnvloedbaarheid van het risico ligt buiten de RDW

9 Conclusies en Advies

Tariefdifferentiatie naar CO2-emissieklasse

De wijzigingen omtrent de tariefdifferentiatie naar CO2-emissieklasse hebben in de uitvoering door de RDW tot gevolg dat de tolcontextgegevens moeten worden aangepast. Daarnaast wordt de CO2-emissieklasse een extra gegeven dat door de tolheffer wordt meegenomen bij de verificatie van de tolberekening door de dienst aanbieder, waarvan ook de periodieke herbeoordeling van voertuigen in CO2-emissieklasse 2 en 3 deel zal uitmaken. Voor een betere uitvoerbaarheid stelt de RDW voor om dienst aanbieders de mogelijkheid te bieden om het kentekenregister te raadplegen voor de CO2-emissieklasse van Nederlandse kentekens. De RDW verzoekt lenW het hiertoe gedane wijzigingsvoorstel in het wetsvoorstel over te nemen.

Vrijstelling emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg

De uitvoering van de vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg vereist voor buitenlandse kentekens een andere aanpak dan voor Nederlandse kentekens. De vrijstelling voor Nederlandse kentekens kan door de toezichthouder worden geverifieerd door rechtstreekse raadpleging van het kentekenregister. Voor buitenlandse kentekens moet aan de tolheffer een melding worden gedaan voorafgaand aan het gebruik van het Nederlandse wegennet of naar aanleiding van een gegrond bezwaar. Door raadpleging van deze registratie kan de toezichthouder verifiëren of een waargenomen vrachtwagen is vrijgesteld. Dit vereist een aanvulling op de lagere regelgeving. De RDW verzoekt lenW hierover gezamenlijk nader af te stemmen.

Informeren houders zonder dienstverleningsovereenkomst

De RDW wenst vanuit zijn rol als tolheffer houders van heffingsplichtige voertuigen aan te schrijven voor de start van de vrachtwagenheffing. De aanschrijving is bedoeld om houders die bekend zijn in het kentekenregister gericht eraan te herinneren dat zij verplicht een dienstverleningsovereenkomst moeten hebben afgesloten en in het bezit moeten zijn van werkende boordapparatuur vanaf de startdatum van de vrachtwagenheffing wanneer zij gebruik maken van het Nederlandse wegennet. In de huidige wet is deze taak belegd bij de toezichthouder, wat niet de juiste rol is voor de uitoefening van deze bevoegdheid. Aan lenW wordt gevraagd om de wet en lagere regelgeving op dit punt te wijzigen.

De RDW concludeert dat de voorgestelde wijzigingen in het wetsvoorstel Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn van beperkte impact zijn op de realisatie en de aanstaande exploitatie van de vrachtwagenheffing en dat deze uitvoerbaar zijn onder de hiervoor genoemde voorwaarden.

10 Bijlage - Aanvraag uitvoeringstoets



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

RDW
T.a.v. [REDACTED]
Postbus 777
2700 AT Zoetermeer

Bestuurskern
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing en
Tijdelijke Tolheffing
Rijnstraat 8
's-Gravenhage
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.vrachtwagenheffing.nl

Contactpersoon
[REDACTED]
M 06- [REDACTED]
[REDACTED]@minerw.nl

Datum 6 oktober 2023
Betreft Uitvoeringstoets implementatie Eurovignetrichtlijn in
Wet vrachtwagenheffing

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/287512

Bijlage(n)
4

Geachte mevrouw [REDACTED],

Nog voor de start van de vrachtwagenheffing dient de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd te worden om de herziene Europese richtlijn betreffende het in rekening brengen aan voertuigen van het gebruik van weginfrastructuur (hierna: Eurovignetrichtlijn) te implementeren.¹ Ik dank u voor de goede samenwerking tot nu toe om te komen tot een wijzigingswet, waaronder de door RDW uitgevoerde impactanalyse en de suggesties die wij van uw medewerkers hebben ontvangen voor het opstellen van het wetsvoorstel.

Stand van zaken

Op 3 juli heb ik van u een impactanalyse ontvangen waarin u een voorlopig beeld schetst van de gevolgen van de herziene Eurovignetrichtlijn voor de uitvoering van de vrachtwagenheffing. U geeft hierin aan dat de tariefdifferentiatie voor de vrachtwagenheffing naar CO₂-emissieklasse een aantal gevolgen heeft voor de uitvoering, waarvan met de kennis van nu verwacht wordt dat deze beperkt is.

In mijn reactie op deze uitvoeringstoets heb ik ingestemd met uw voorstel om in de huidige procedures rondom de uitvoering van het definitieve ontwerp, de accreditatie en de aanbesteding van de hoofddienstaanbieder, al rekening te houden met de aanstaande wetswijziging.

Zoals reeds aangekondigd in mijn brieven van 26 april 2023² en 1 augustus 2023³ over de impactanalyse bied ik u hierbij het conceptwetsvoorstel aan voor uw uitvoeringstoets. Het voorstel is tevens voorzien van een concept memorie van toelichting en een concept artikelsgewijze toelichting. Overeenkomstig vast kabinetsbeleid is er bij deze wetswijziging sprake van zuivere en lastenluwe uitvoering van EU-wetgeving.

Verzoek

Ik verzoek u, door middel van een toets op het conceptwetsvoorstel en de memorie van toelichting, aan te geven of deze voldoende juridische basis bieden om de door uw organisatie uit te voeren taken te kunnen uitoefenen. Meer

¹ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 (PbEU 2022, L 69/1).

² IENW/BSK-2023/102767

³ IENW/BSK-2023/207081

specifiek gaat het dan om de gevolgen van de tariefdifferentiatie naar CO₂-emissieklasse, de periodieke herbeoordeling van de CO₂-emissieklasse en het vrijstellen van emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg. Ook vraag ik u in te gaan op de gevolgen voor de planning, de kosten en de risico's in de realisatiefase.

Uitgaande van de gebruikelijke doorlooptijd van 12 weken en het daarop aansluitende kerstreces, ontvang ik uw bevindingen graag uiterlijk op 12 januari 2024. U kunt de kosten van deze uitvoeringstoets via het reguliere wijzigingsproces als Voorstel Tot Wijziging (VTW) voorleggen aan de projectmanager Heffingssysteem van DGMo.

Op basis van de uitkomsten van de uitvoeringstoets moet beoordeeld worden of dit tot een wijziging van de opdracht zal leiden. Indien dat geval is zal een VTW en opdracht via het reguliere wijzigingsproces worden opgesteld (zie ook mijn verzoek in de brief van 1 augustus 2023⁴).

Vervolgaanpak

Het conceptwetsvoorstel wordt aan een aantal instanties voorgelegd ter toetsing of advies. De minister van IenW heeft toegezegd de Tweede Kamer in de aankomende voortgangsbrief van november te informeren over de contouren. Hierna wordt het conceptwetsvoorstel openbaar gemaakt via een internetconsultatie, waarbij burgers, bedrijven en organisaties worden geïnformeerd over de wet in voorbereiding en daar een reactie op kunnen geven. Ik zal uw medewerkers informeren over de voortgang en eventuele aanpassingen in het wetsvoorstel.

De implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn moet ruim voor de start van de vrachtwagenheffing zijn afgerond. Om te voorkomen dat de implementatie op het kritieke pad komt, streef ik naar een spoedige afronding van de voorbereidings- en consultatiefase. Wij zijn voornemens om in januari de resultaten van uw uitvoeringstoets, de verkregen adviezen en de internetconsultatie te verwerken. Vervolgens zal het wetsvoorstel, na behandeling in de ministerraad, worden aangeboden aan de afdeling Advisering van de Raad van State.

Bij deze brief zijn de volgende bijlagen bijgevoegd:

- Conceptwetsvoorstel Implementatie Eurovignetrichtlijn in Wet vrachtwagenheffing;
- Concept memorie van toelichting;
- Concept artikelsgewijze toelichting;
- Voorlopig formulier wijzigingsverzoek.

Indien er vragen zijn en/of behoefte aan nader overleg, dan kunt u contact opnemen met 

Hoogachtend,
DE PROGRAMMADIRECTEUR VRACHTWAGENHEFFING EN
TIJDELIJKE TOLHEFFING,



⁴ IENW/BSK-2023/207081

Bestuurskern
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing en
Tijdelijke Tolheffing

Datum
3 oktober 2023

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/287512