

---

Datum	
Nummer	CEND/HDJZ-2009/1351 sector I&O
Onderwerp	Nader rapport inzake het voorstel van wet, houdende regels voor het in rekening brengen van een gebruiksafhankelijke prijs voor het rijden met een motorrijtuig (Wet kilometerprijs)
Bijlage(n)	Wetsvoorstel en memorie van toelichting

---

Blijkens de mededelingen van de Directeur van Uw kabinet van 4 december 2008, nr. 08.003475, en van 16 juli 2009, nr. 09.001955, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet onderscheidenlijk zijn nadere advies inzake genoemd voorstel van wet, dat betrekking heeft op de na ontvangst van het eerste advies herziene basistarieven, rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Deze adviezen, gedateerd 6 maart 2009, nr. W09.08.0515/IV, onderscheidenlijk 24 september 2009, nr. W09.09.0290/IV, bied ik U hierbij aan.

Dit nader rapport volgt de ordening van het eerstgenoemde advies en de verschillende onderdelen van dit nader rapport hebben telkens betrekking op dat advies, met uitzondering van het subonderdeel 'basistarieven en vergroening' van onderdeel 9, dat ingaat op het nadere advies.

De volgorde en nummering van de artikelen van het wetsvoorstel heeft op een aantal plaatsen wijziging ondergaan. In dit rapport wordt waar nodig bij verwijzing naar artikelen van de huidige versie van het wetsvoorstel dan wel de in december 2008 aan de Raad voorgelegde versie de aanduiding 'nieuw' onderscheidenlijk 'oud' toegevoegd.

De Raad vermeldt in de inleidende beschouwing dat het voorstel op wezenlijke punten nog zal moeten worden aangevuld. Wat dit betreft bevatten de memorie van toelichting en dit nader rapport, in onderdeel 2d, een verduidelijking van de verhouding tussen het zogenaamde hoofdspoor en het garantiespoor. Het garantiespoor is er op gericht dat de kilometerbeprijzing op de in de invoeringsplanning voorziene tijdstippen kan gaan functioneren, ongeacht de snelheid van ontplooiing van het hoofdspoor en de realisatie van aanvullende voorzieningen in het hoofdspoor die nadere wetgeving vergen. Voorts is het secundair systeem voor buitenlandse vrachtwagens voldoende uitgewerkt om binnen het stelsel van de kilometerprijs te functioneren. De invulling van het tertiaire systeem voor andere buitenlandse motorrijtuigen dan vrachtwagens vergt nader onderzoek en is geen noodzakelijke voorwaarde voor het functioneren van de kilometerbeprijzing. De basistarieven zijn wederom, in aangepaste vorm, voor advies voorgelegd aan de Raad van State, die daarover in grote lijnen positief heeft geadviseerd. De regeling van de rechtsbescherming en diverse andere onderwerpen is verbeterd of duidelijker toegelicht naar aanleiding van het advies

van de Raad. Het aangepaste wetsvoorstel komt dan ook in vergaande mate tegemoet aan de soms fundamentele opmerkingen van de Raad.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

## 1. Mobiliteit

Het wetsvoorstel introduceert een beleidsinstrument dat leidt tot een bewuster gebruik van motorrijtuigen. Maar ook andere ontwikkelingen zijn van invloed op de mobiliteitsontwikkeling, zoals de door de overheid nagestreefde effecten op sociale en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De beheersing en sturing van de verschillende ontwikkelingen van mobiliteit vergen een palet van samenhangende maatregelen. Met de kilometerprijs krijgt de overheid een extra instrument in handen om invloed uit te oefenen op de ontwikkeling van de mobiliteit en de daarmee samenhangende gevolgen voor de bereikbaarheid en het milieu, afgestemd op het ruimtelijk-economisch beleid in bredere zin. De kilometerprijs maakt daarom onderdeel uit van een instrumentenmix die wordt ingezet op basis van beleid uit nota's als de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Ruimtelijk-economisch beleid - zoals bijvoorbeeld de ruimtelijke verdeling van functies als wonen en werken - en de kilometerprijs moeten altijd in samenhang worden gezien. Vaak zal een afweging worden gemaakt tussen beprizen, benutten en bouwen van infrastructuur, afhankelijk van de voorziene mobiliteitsontwikkeling op kortere en op langere termijn. Omdat belangrijke onderdelen van het mobiliteitsbeleid (grote investeringen in openbaar vervoer of infrastructuur) vooral op langere termijn effect zullen hebben, moet de nadruk ook liggen op de mogelijkheden om doelmatiger gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Prijsbeleid is daarvoor een geschikt instrument. Het voorgaande is nu duidelijker in de memorie van toelichting verwoord.

## 2. Bijzonderheden kilometerprijs

### *a. kilometerprijs*

In de memorie van toelichting wordt naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad over falen van de techniek en technische problemen nu onderstreept dat op het moment van inwerkingtreding van het wetsvoorstel voor de inning van de kilometerprijs adequate en goed werkende technische systemen operationeel moeten zijn. Deze systemen moeten werken conform de vooraf gestelde eisen. Ook moeten de technische systemen door alle betrokkenen (zowel degenen die uitvoeringstaken vervullen als de weggebruikers) op eenvoudige wijze gebruikt kunnen worden. Om dit te verifiëren, worden in de komende jaren voorafgaande aan de invoering grootschalige praktijktests uitgevoerd. De resultaten daarvan moeten beschikbaar zijn voordat definitief over de invoering van de kilometerprijs wordt besloten. Om een zorgvuldige besluitvorming te verzekeren, wordt tot aan het moment van daadwerkelijke invoering voorzien in een aantal besluitvormingsmomenten. In een definitief uitvoeringsbesluit van het kabinet wordt onder meer besloten over de definitieve vormgeving van het stelsel, het definitieve programma van eisen voor de technische systemen, de inkoopstrategie voor deze systemen en de implementatiestrategie.

In de memorie van toelichting is uiteengezet dat de technische tests vooral betrekking hebben op de registratievoorziening, de verzending van geaggregeerde gebruiksgegevens van een motorrijtuig naar het inningsbureau, de berekening van het te betalen bedrag en de facturering. Indien er tijdens de tests fouten in het

systeem worden gevonden, dienen deze voor inwerkingtreding van het systeem te zijn opgelost<sup>1</sup>. De tests kunnen leiden tot verbetering van de systemen. Zodra de tests zijn afgerond en kan worden beschikt over adequate systemen en voorts de gehele wetgevingsprocedure is doorlopen, wordt in samenspraak met de Tweede Kamer besloten over de implementatie en daadwerkelijke invoering van de kilometerprijs. Op deze wijze wordt gewaarborgd dat het nieuwe stelsel pas wordt ingevoerd als is vastgesteld dat het stelsel, met inbegrip van de daarbij behorende technische systemen, daadwerkelijk functioneert.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

Het kan, ondanks de tests, niet worden uitgesloten dat technische problemen optreden. Het wetsvoorstel bevat een aantal voorzieningen voor die situaties. Bij de berekening van de verschuldigde kilometerprijs is met eventuele onvolkomenheden al rekening gehouden in de vorm van een correctiefactor en een vaste aftrek. De registratievoorziening geeft verder een signaal waaruit het technisch functioneren aan de bestuurder blijkt. De registratievoorziening slaat de gegevens met betrekking tot het technisch functioneren op. Het wetsvoorstel bevat ook andere voorzieningen voor het geval de registratievoorziening of de daaraan toegevoegde beveiligingsmodule defect raakt. Bij de bespreking van de rechtsbescherming wordt hier nader op ingegaan.

#### *b. bestemmingsheffing*

Naar aanleiding van de opmerking van de Raad over het meer op afstand zetten van de directe politieke besluitvorming inzake de infrastructuur wordt in de memorie van toelichting uiteengezet dat de koppeling van de opbrengsten aan bekostiging van aanleg en onderhoud van infrastructuur een consequentie is van de keuze om weggebruikers een prijs te laten betalen voor het rijden met een motorrijtuig. Met de keuze voor het algemene principe dat de opbrengsten aan infrastructuur besteed moeten worden, wordt door kabinet en parlement overigens wel degelijk een politieke keuze gemaakt, die met dit wetsvoorstel in formele wetgeving wordt verankerd. De besteding van middelen uit het Infrastructuurfonds is uitdrukkelijk onderwerp van jaarlijkse politieke besluitvorming in kabinet en Staten-Generaal.

De keuze om de opbrengsten van de kilometerprijs niet naar de algemene middelen te laten vloeien maar te oormerken voor infrastructuur, geeft in belangrijke mate invulling aan het advies van het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. De opbrengsten van de kilometerprijs worden zo geplaatst in de context van andere belangrijke dragers voor bereikbaarheid zoals aanleg, betere benutting en investeringen in openbaar vervoer.

De kilometerprijs is aan te merken als een zogenoemde onechte bestemmingsheffing. De opbrengsten van de kilometerprijs zijn substantieel en worden niet alleen gebruikt om de uitgaven voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van wegen te financieren maar kunnen daarnaast ook worden besteed aan andere onderdelen van het Infrastructuurfonds, zoals bijvoorbeeld spoor- of vaarwegen. De financiering voor regionale en lokale openbare wegen vanuit het Infrastructuurfonds beperkt zich bovendien op grond van het Besluit Infrastructuurfonds tot grote aanlegprojecten. Het gaat hier om projecten van meer dan € 112,5 mln en € 225 mln in de drie grote stadsregio's. De kosten van

---

<sup>1</sup> De aanpak van de tests staat beschreven in 'Teststrategie en uitwerking ABvM', VenW/DGMO-2009/2052, Den Haag, 3 maart 2009.

infrastructuur worden, anders dan de Raad meent, ook uit andere middelen bekostigd dan de kilometerprijs. Dit betekent dat ook andere mobiliteitsgebruikers daaraan bijdragen. Er kan in dit verband worden gewezen op de brede doeluitkering verkeer en vervoer (hoofdstuk XII van de Rijksbegroting), de gebruiksvergoeding voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en de tarieven voor het gebruik van luchthavens.

Voor een nadere beschouwing over "onechte bestemmingsheffing" kan worden verwezen naar "Inleiding tot het Nederlands belastingrecht" van Prof. mr. H. Hofstra<sup>2</sup>. De kwalificatie als onechte bestemmingsheffing is nu in de memorie van toelichting uiteengezet.

Naar aanleiding van de opmerking van de Raad over de eisen die de Eurovignetrichtlijn (richtlijn 1999/62/EG) stelt aan tolgelden is het van belang te vermelden dat een lidstaat er in het kader van die richtlijn voor kan kiezen om de infrastructuurkosten niet terug te verdienen (geen tol te heffen), of slechts een percentage van deze infrastructuurkosten terug te verdienen, of slechts tol te heffen op een duidelijk omschreven gedeelte van een infrastructuurnetwerk en niet op dat gehele infrastructuurnetwerk (artikel 7bis, lid a, van de Eurovignetrichtlijn). Dit betekent dat een lidstaat de vrijheid heeft om de hoogte van de betreffende toltarieven voor vrachtwagens vast te stellen, zo lang deze toltarieven maar niet de infrastructuurkosten te boven gaan. Van dat laatste is bij de kilometerbeprijzing geen sprake.

Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, moeten de inkomsten uit tolheffingen worden aangewend in het belang van de verkeerssector en tot optimalisering van het gehele verkeerssysteem (artikel 9, lid 2 van de Eurovignetrichtlijn). Ook op dit punt is er dus geen strijdigheid met de richtlijn.

Aan de door de Raad genoemde informatieverplichting jegens de Europese Commissie ter zake van de invoering en tariefstelling van tolgelden zal uiteraard gevolg worden gegeven.

De memorie van toelichting is op deze punten aangevuld.

*c. de verschuiving van BPM naar MRB, vergroening*

De instemmende opmerking van de Raad over het opnemen van op milieukeurmerken gebaseerde tarieven in een door het Rijk geheven registratieheffing is mede van belang voor de kilometerprijs, nu die mede in de plaats komt van de registratieheffing BPM.

*d. privatisering van de heffing en invordering*

De opmerkingen van de Raad over hoofdspoor en garantiespoor geven aanleiding tot verduidelijking van de aard van deze 'sporen'. Het stelsel is erop gericht dat private dienstverleners op termijn de uitvoering van vier trajecten voor hun rekening nemen, te weten (I) de registratie van de verreden kilometers in het motorrijtuig en de aggregatie daarvan tot totalen voor basis- en spitstarief, (II) de

---

<sup>2</sup> Zesde druk, blz. 26/27.

verzending van de geaggregeerde gebruiksgegevens naar de organisatie die belast is met heffing en inning, (III) de berekening van het te betalen bedrag alsmede (IV) de facturering, inning en eventuele dwanginvordering. Het wetsvoorstel voorziet reeds in optreden van de dienstverleners in de eerste twee trajecten, voor zover de houder een dienstverlener wenst in te schakelen. De laatste twee trajecten vereisen nog nader onderzoek en verdere uitwerking. Met het oog hierop verricht het ministerie van Verkeer en Waterstaat diverse marktconsultaties. De resultaten hiervan zullen hun weerslag moeten krijgen in de Wet kilometerprijs.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

Er bestaat dus vooralsnog behoefte aan een garantiespoor, waarmee van meet af aan een toereikende basis bestaat voor de beoogde invoering van alle trajecten van de kilometerprijs op de geplande data. In het wetsvoorstel is daarom voorzien in een regeling inzake het functioneren van overheidsinstellingen die een rol spelen in al die trajecten. Voor de trajecten (i) en (ii) houdt het wetsvoorstel dus rekening met uitvoering in zowel het hoofd- als het garantiespoor. In het garantiespoor beperkt de rol van de overheid zich in de eerste twee trajecten overigens tot het ontvangen van geaggregeerde gegevens. De betrokken overheidsinstellingen hebben geen registratie-, aggregatie- of verzendingstaken. Die taken berusten bij de houder.

Het garantiespoor zal worden afgeschaald naarmate het hoofdspoor zich ontwikkelt. Voor een uitbouw van het hoofdspoor waarbij dienstverleners ook de heffing en inning verzorgen zal dus aanvullende wetgeving nodig zijn, die ter advisering aan de Raad zal worden voorgelegd. Bij de voorbereiding van die aanvullende wetgeving zal de nodige aandacht worden besteed aan de door de Raad aangeduide operationele en daarmee samenhangende risico's, alsmede de samenhang van de voorgenomen overdracht van het debiteurenrisico met de rechtsbescherming van de weggebruikers.

#### **A. Formele aspecten**

3. Weliswaar vormt het systeem van kilometerprijs geen onderdeel van het formeel belastingrecht, maar toch bevat het wetsvoorstel formele aspecten. De Raad maakt opmerkingen met betrekking tot de nieuwe elementen, zoals de vastlegging van het belastbare feit door registratie door een registratievoorziening en het doen van aangifte door elektronische verzending van geaggregeerde informatie. De Raad stelt dat daarom ook op wetsniveau functionele eisen aan de registratievoorziening moeten worden gesteld ten aanzien van de kenbaarheid en uitleesbaarheid van gedetailleerde verplaatsingsgegevens en de aan het inningsbureau verzonden geaggregeerde gegevens. Ook moet, aldus de Raad, de overdraagbaarheid van de in de registratievoorziening opgeslagen gegevens op een ander medium worden verzekerd. De analyse van de Raad wordt onderschreven en heeft in het wetsvoorstel geleid tot uitbreiding van de in artikel 4.5 opgenomen functionele eisen.

Met het oog op, onder meer, de bescherming van de persoonlijke levenssfeer is er niet voor gekozen het systeem zo in te richten dat de registratievoorziening zelf rechtstreeks bevragebaar is in verband met de controle op de factuur. Hiervoor zal steeds nodig zijn dat de in de registratievoorziening aanwezige informatie op een andere gegevensdrager wordt overgebracht, opdat raadpleging in een computer mogelijk is.

### *Aanschaf, herstel en vervanging registratievoorziening*

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

Bij de eerste aanschaf van een registratievoorziening ter gelegenheid van het (op basis van artikel 9.1 nieuw) van toepassing worden van de kilometerprijs voor hun kentekencohort zullen alle betrokken kentekenhouders - of zij zich zullen aansluiten bij een dienstverlener of niet - een vergoeding ontvangen voor de kosten van de door hen aangeschafte registratievoorziening en de inbouw daarvan. In het kader van het technisch programma van eisen voor de registratievoorziening zullen zeer hoge eisen gesteld worden aan de robuustheid van de registratievoorziening. De registratievoorzieningen zullen ook onderworpen worden aan typegoedkeuring: als die ontbreekt zal de registratievoorziening niet op de markt gebracht mogen worden. Indien een registratievoorziening toch defect blijkt te zijn, zal de kentekenuhouder zich, afhankelijk van zijn contractuele verhoudingen, dienen te wenden tot de leverancier van die voorziening dan wel zijn erkende dienstverlener. Met betrekking tot de aanschaf van een nieuwe registratievoorziening in de toekomst, bijvoorbeeld bij aanschaf van een nieuwe auto, wordt niet voorzien in een vergoeding van overheidswege. Op termijn zal een registratievoorziening naar verwachting, ook gezien de Europese ontwikkelingen ter zake, standaard onderdeel gaan uitmaken van voertuigen. De registratievoorziening zal dan ook veelal hetzij af-fabriek, hetzij bij aflevering van het voertuig door de garage/dealer zijn ingebouwd. Daarbij komt voorts dat het de verwachting is dat de voor de kilometerbeprijzing benodigde apparatuur ook integraal onderdeel zal gaan uitmaken van overige voertuigapparatuur, zoals navigatiesystemen. Daarmee zullen naar verwachting ook kosten van aanschaf of inbouw sterk gaan dalen.

### *Herkeuring*

De door de Raad voorgestelde voorziening voor herkeuring van de registratievoorziening is opgenomen in het wetsvoorstel (artikel 4.10 nieuw), met inbegrip van de daarbij gedane voorstellen ten aanzien van de draagplicht voor de kosten van de herkeuring. Voorts is, in overeenstemming met de strekking van de opmerkingen van de Raad, bepaald (in artikel 4.13, tweede lid, nieuw) dat een negatieve uitslag van de herkeuring (waarbij de registratievoorziening defect wordt verklaard) leidt tot herziening van de laatste factuur door de betrokken dienst.

Uit een oogpunt van doelmatigheid is ook voorzien (artikel 4.11 nieuw) in de mogelijkheid van ambtshalve defectverklaring. Op grond van herhaalde signalen vanuit de registratievoorziening, bijvoorbeeld bij passage van portalen langs de weg, kan de Dienst Wegverkeer vaststellen dat sprake is van een defect. In veel gevallen kan daarmee een herkeuringprocedure op verzoek van de houder worden voorkomen.

### *Reparatiemelding*

Aan de opmerkingen van de Raad is gevolg gegeven door aanpassing van de artikelen 4.13 en 4.14 (4.7 en 4.8 oud). De herziene bepalingen vergen slechts melding indien de registratievoorziening blijkens het desbetreffende signaal aangeeft niet goed te functioneren dan wel geen enkel signaal toont. Melding is niet voorzien ingeval het aantal geregistreerde gereden kilometers aanmerkelijk afwijkt van hetgeen uit de kilometerteller van de auto zou kunnen worden afgeleid, omdat dat laatste lang niet altijd ondubbelzinnig vaststaat.

## *Diefstal*

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

De Wet kilometerprijs regelt de gevolgen van diefstal van het motorrijtuig niet afzonderlijk, omdat de algemene regeling voor diefstal van motorrijtuigen hierin reeds voorziet. Bij diefstal van een voertuig heeft de politie de bevoegdheid om een 'gestolen-sigitaal' te melden bij de Dienst Wegverkeer (verder aan te duiden als RDW), die het plaatst in het kentekenregister. Na de registratie van dat signaal bij de RDW is er geen sprake van een geldig kentekenbewijs en staat het kenteken derhalve niet meer op naam van de oorspronkelijke houder. Op basis van artikel 37, derde lid, onderdeel f, van het Kentekenreglement verklaart de RDW het kentekenbewijs namelijk ongeldig. Het gevolg van het bovenstaande is dat er geen sprake meer is van houderschap in de zin van artikel 2.2 (1.3 oud) van de wet. Vanaf het moment dat het signaal is geplaatst, is de oorspronkelijke houder voor de duur van de diefstal vanwege het ontbreken van houderschap niet meer heffingsplichtig voor de kilometerprijs. Op het moment dat het voertuig wordt teruggevonden, volgt verwijdering van 'gestolen-sigitaal' en verklaart de RDW het kentekenbewijs weer geldig, hetgeen betekent dat het houderschap weer aanvangt.

## *Notificatie en regels betreffende diensten*

In de memorie van toelichting is nu vermeld dat het voorstel van wet op 13 december 2008 ingevolge richtlijn 98/34/EG<sup>3</sup> is voorgelegd aan de Europese Commissie. Dit heeft geen aanleiding gegeven tot reacties van de Europese Commissie of van andere lidstaten.

In overeenstemming met het advies van de Raad is de toelichting aangevuld met een uiteenzetting over de verhouding van de erkenningsbepalingen voor dienstverleners, de artikelen 4.17 en 4.24 (4.11 en 4.18 oud), en de Dienstenrichtlijn. De strekking daarvan is dat dienstverlening op het terrein van vervoer valt onder Titel V van het EG-verdrag en daarmee ingevolge artikel 2 van de Dienstenrichtlijn is uitgezonderd van de werkingssfeer van die richtlijn. De genoemde erkenningsbepalingen zijn in overeenstemming met de zogenaamde Interoperabiliteitsrichtlijn<sup>4</sup>, welke is gebaseerd op artikel 71, eerste lid, van het EG-Verdrag.

## 4. Registratievoorziening buitenlandse vrachtwagens

De Raad vraagt aandacht voor het in artikel 7, vijfde lid, van de Eurovignetrichtlijn opgenomen voorschrift dat ten minste op de belangrijkste knooppunten 24 per dag betaalpunten beschikbaar moeten zijn. Het bovenbedoelde voorschrift geldt echter slechts voor gebruiksrechten en niet voor tolgelden in de zin van de Eurovignetrichtlijn. De kilometerprijs is een tolgeld en geen gebruiksrecht in de zin van de Eurovignetrichtlijn. Het secundaire systeem zoals dat in artikel 1.5 (4.4

---

<sup>3</sup> Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204, 1998).

<sup>4</sup> 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 L 166, 2004).

oud) van het wetsvoorstel is neergelegd, is daarom niet strijdig met het bovenbedoelde voorschrift.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

De houder van de vrachtwagen dient zorg te dragen voor de melding van de gegevens die nodig zijn om de verschuldigde kilometerprijs bij het secundaire systeem te kunnen bepalen. Het betreft hier meldingen bij aanvang van het rijden in Nederland en bij het verlaten van Nederland. De melding geschiedt hetzij vóór aanvang van het rijden in Nederland hetzij bij de eerste daarvoor bestemde voorziening in Nederland. De melding bij het verlaten van Nederland dient te geschieden op de bij ministeriële regeling bepaalde wijze. De meldingen kunnen op velerlei manieren geschieden. Er kan in dit verband gedacht worden aan melding via internet, per sms of per telefoon. Indien melding voor aanvang van het rijden in Nederland niet mogelijk is gebleken, is melding mogelijk bij een alternatieve voorziening. De alternatieve voorzieningen, zoals bijvoorbeeld inboekpalen, zullen bij alle belangrijke grensovergangen worden geplaatst. Het betreft hier een vangnet voor gevallen waarin de melding voor aanvang van het rijden in Nederland niet heeft plaatsgevonden. Een aanvulling van de melding bijvoorbeeld vanwege een verlenging van de periode van het rijden in Nederland is op eenvoudige wijze mogelijk zoals via internet, per sms of per telefoon.

#### 5. Aanslag/heffing; rechtsbescherming

Het advies van de Raad om de factuur als beschikking aan te merken, is gevolgd. Wel is, uit oogpunt van doelmatigheid, een beperking gesteld aan het instellen van bezwaar, beroep en hoger beroep. Een bezwaar is pas ontvankelijk als het betwiste bedrag de te stellen bagatelgrenzen te boven gaat. De bagatelgrenzen zijn mede ingesteld omdat op het aantal geregistreerde kilometers een relatieve en absolute correctie plaatsvindt ten gunste van het heffingsplichtigen. De correcties zorgen ervoor dat de statistische kans dat iemand te veel kilometers in rekening krijgt gebracht zeer klein is. De minister moet het bezwaarschrift ongegrond verklaren indien de teruggaaf de eerder genoemde bagatelgrenzen niet te boven gaat. Overeenkomstig het advies van de Raad is voorzien in de mogelijkheid om de door de registratievoorziening geregistreerde en/of geproduceerde gegevens in bezwaar te betwisten, (uitsluitend) in gevallen waarin de RDW de registratievoorziening met de daaraan toegevoegde beveiligingsmodule defect heeft verklaard. De defectverklaring moet blijken uit een rapport van de RDW. De herkeuring door de RDW is alleen aan de orde als de registratievoorziening zelf niet aangeeft defect te zijn. Indien de registratievoorziening zelf aangeeft defect te zijn, is de meldingsprocedure van artikel 4.9 van toepassing.

De herkeuring wordt in de onderliggende regelgeving nader uitgewerkt, met inbegrip van de gevallen waarin defectverklaring aan de orde is. Ingeval de RDW overgaat tot een defectverklaring, wordt het voor herkeuring betaalde tarief aan de houder teruggegeven. De RDW kan de hieruit voortvloeiende schade overigens op basis van de regeling van onrechtmatige daad in het Burgerlijk Wetboek verhalen bij de fabrikant, importeur of inbouwer. In het wetsvoorstel is buiten twijfel gesteld dat hier is voldaan aan het privaatrechtelijke relativiteitsvereiste.



Het bovenstaande brengt tot uitdrukking dat alternatieve bepalingmethoden van aantal en plaats van de gereden kilometers niet zijn toegelaten in het kader van de rechtsbescherming.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

## 6. Dwanginvordering

### *Parate executie*

Nu het wetsvoorstel naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad ter zake van het ontbreken van voldoende rechtsbescherming tegen de factuur is aangepast, is ook recht gedaan aan de opmerking van de Raad over parate executie.

### *Verhaal zonder dwangbevel*

Bij punt 5 kwam al aan de orde dat naar aanleiding van het advies van de Raad in het wetsvoorstel op veel ruimere schaal is voorzien in rechtsbescherming. Hiermee komt de dwanginvordering in een ander licht te staan. Het verhaal zonder dwangbevel leidt overigens tot een geringe inbreuk op de persoonlijke levenssfeer van de schuldenaar. De kosten van het verhaal zonder dwangbevel zijn niet alleen voor de Staat, maar vooral ook voor de houder zelf erg laag (de kosten van het verhaal zonder dwangbevel kunnen op de houder worden verhaald). Bij een verhaal met dwangbevel zouden de hoge kosten van het inschakelen van een deurwaarder immers primair de houder treffen. Alleen als geen enkel instrument van dwanginvordering tot inning leidt, komen die kosten voor rekening van de Staat.

Het verhaal zonder dwangbevel creëert zelf geen bevoorrechte positie voor de Staat. De voorrangpositie geldt alleen voor het verhaal met dwangbevel. De regeling van het verhaal zonder dwangbevel is ontleend aan artikel 27 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Het verhaal zonder dwangbevel is in dat kader zeer effectief gebleken. Blijkens ervaringscijfers van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) wordt in 60% van de gevallen waarin het middel wordt ingezet, tot betaling overgegaan. Iedere belanghebbende kan binnen een week na betekening van de kennisgeving van het verhaal zonder dwangbevel verzet doen tegen dat verhaal.

De constatering van de Raad dat artikel 5.10 (oud) een doublure bevat (tweede en vierde lid), is correct. Het voorstel is daarop aangepast; het vierde lid is in verband hiermee geschrapt.

De gesignaleerde onduidelijkheid ter zake van de aanvang van de termijn waarbinnen een verzetschrift kan worden ingediend, doet zich naar verwachting in de praktijk niet voor. Dit berust op gegevens over verzet als bedoeld in het reeds genoemde artikel 27 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. In de bij het CJIB bekende jurisprudentie over genoemd artikel 27 zijn geen zaken gevonden waarin de derdebeslagene verzet heeft aangetekend. Als degene onder wie verhaal genomen wordt wel als belanghebbende verzet zou willen aantekenen, is van belang dat de schriftelijke kennisgeving die hij ontvangt altijd eerder uitgaat dan de betekening aan de houder plaatsvindt. Deze praktijk wordt nu voor de Wet kilometerprijs van een wettelijke grondslag voorzien. De belanghebbende heeft daardoor in alle gevallen

vanaf het moment van verstrekking ten minste een week de tijd voor indiening van een verzetschrift.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

In de memorie van toelichting is een nadere toelichting gegeven op de attributie van bevoegdheden aan het Hof in Leeuwarden. Dit heeft praktische redenen, omdat in overweging is dat het eveneens in Leeuwarden gevestigde CJIB de inning en dwanginvordering zal gaan uitvoeren. Een uiteenzetting daarover is opgenomen in onderdeel 13 van dit rapport.

#### *Voorrecht*

Het voorrecht van artikel 21 van de Invorderingswet 1990 geldt thans ook voor de motorrijtuigenbelasting, de belasting van personenauto's en motorrijwielen en ingevolge artikel 232g van de Provinciewet ook voor de provinciale opcenten. De rechtvaardigingsgronden voor het huidige voorrecht gelden mutatis mutandis ook voor de kilometerprijs, te weten:

- de overheid kan zijn debiteuren niet uitkiezen;
- het gaat om een last die door alle houders moet worden gedragen en enkele weigerachtigen mogen niet aan betaling ontkomen;
- de overheid moet ten behoeve van de voeding van het Infrastructuurfonds met zekerheid op de inkomsten kunnen rekenen.

Zonder voorrecht zou het risico te groot zijn dat de Staat inkomsten misloopt.

#### *Buitengebruikstelling motorrijtuig, inneming rijbewijs, gijzeling en weigering afgifte kentekenbewijs.*

De omvang van het instrumentarium is afgestemd op het grote financiële belang van de Staat. Bij volledige omzetting van de motorrijtuigenbelasting en de BPM, aangevuld met het volume aan provinciale opcenten, gaat het dan om een financieel beslag van circa 8 miljard euro. Ervaringscijfers van het CJIB in het kader van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, waarop bij de keuze van het instrumentarium voor de Wet kilometerprijs nauw is aangesloten, laten zien dat elk instrument zijn eigen, kwantificeerbare bijdrage levert aan het uiteindelijke inningspercentage. Het niet in de wet opnemen van bepaalde instrumenten beïnvloedt rechtstreeks het inningspercentage en daarmee de inkomsten van de Staat. Bij een te innen bedrag van circa 8 miljard euro zou een daling van het inningspercentage met bijvoorbeeld 3 % al resulteren in een schadepost van 240 mln. euro. Op macroniveau is het instrumentarium voor de inning dan ook passend met het oog op het financiële belang en voorts omdat de hierboven vermelde rechtvaardigingsgronden voor het voorrecht ook hier van toepassing zijn.

Meer vanuit optiek van de rechtspositie van de burger (houder) passen de volgende kanttekeningen bij de opmerkingen van de Raad. In de eerste plaats kan de houder zelf op elk gewenst moment de toepassing van reeds ingezette instrumenten laten staken en de inzet van nieuwe instrumenten voorkomen door de verschuldigde geldsommen te betalen. Naarmate de betaling langer uitblijft en/of het verschuldigde bedrag verder oploopt, worden er in het traject van dwanginvordering steeds zwaardere middelen ingezet. Voor zover het belang van de heffingsplichtige gelegen is in het niet betalen van hetgeen hij verschuldigd is, is dat een belang dat geen bescherming behoeft. Daarbij moet ook worden

bedacht dat het stelsel van de kilometerprijs naar zijn aard meer aangrijpingspunten biedt voor weigerachtigen dan de MRB die tot nog toe wordt geheven.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

In de tweede plaats is een evenwichtige afweging van belangen niet alleen aan de orde op het moment van het wettelijk beschikbaar stellen van het instrumentarium, maar nadrukkelijk ook ten tijde van de toepassing van de verschillende instrumenten. De uitvoeringsorganisatie zal voor de toepassing ervan richtlijnen opstellen.

Het dwangmiddel gijzeling is ingrijpend jegens de schuldenaar. Het dwangmiddel kan slechts toepassing vinden indien het bedrag van de niet betaalde kilometerprijs € 3000 of meer bedraagt of indien de schuldenaar achttien of meer vorderingen heeft openstaan. De praktijk van het CJIB laat zien dat het dwangmiddel gijzeling een onmisbare invorderingsmaatregel is. De rechter heeft bijvoorbeeld in het jaar 2006 46000 gijzelingsvorderingen van het CJIB toegewezen. Voorts heeft de dreiging met de toepassing van het dwangmiddel gijzeling de betalingsbereidheid aanmerkelijk bevorderd.

Gezien het voorgaande is er geen aanleiding het wetsvoorstel op deze punten te wijzigen.

#### 7. Handhaving en bestuursdwang

In overleg met het Ministerie van Justitie is bezien of, en zo ja waar, aanvulling en verbetering van het in de memorie van toelichting uiteengezette handhavingsconcept nodig is. Er is geen ingrijpende aanpassing van het wetsvoorstel nodig gebleken.

De opmerking van de Raad dat de mogelijkheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens de wet gestelde verplichtingen (thans artikel 7.2) motivering behoeft, heeft geleid tot aanvulling van de memorie van toelichting. Hierin wordt nu nader uiteengezet waarom, in aanvulling op het strafrechtelijk instrumentarium, in het wetsvoorstel de 'last onder bestuursdwang' is opgenomen. Dit geschiedt onder meer met het oog op gevallen waarin de houder geen registratievoorziening heeft laten inbouwen of de reparatietermijn ongebruikt heeft laten verstrijken. De kilometerprijs kan dan niet worden geheven, omdat de heffing betrekking heeft op geregistreerde gereden kilometers. Deze onevenwichtigheid is op te lossen door 'reparatoire' bestuursrechtelijke sancties op te leggen.

De situatie waarin de bevoegdheid tot opleggen van een last onder bestuursdwang - of de ingevolge artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht daarmee verbonden bevoegdheid tot het opleggen van een last onder dwangsom - in dit wetsvoorstel wordt toegepast verschilt van de context van het door de Raad aangehaalde wetsvoorstel Overige fiscale maatregelen 2005<sup>5</sup>. Doel van de in dat wetsvoorstel voorgestelde dwangsombevoegdheid was 'eerst en vooral een betere informatiestroom te bewerkstelligen tussen de administratieplichtige en de Belastingdienst betreffende de fiscale aangelegenheden van een ander'<sup>6</sup>. In de Wet KMP is de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder dwangsom nodig

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2003/2004, 29758

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2004/2005, 29758, nr. 7, blz. 12.

omdat de registratievoorziening valt onder de rechtsmacht van de heffingsplichtige zelf. De last is nodig om de heffingsplichtige zelf een factuur voor het correcte bedrag te kunnen opleggen.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

Overeenkomstig het advies van de Raad over artikel 4.5 is in de redactie van dat artikel uitgesloten dat de portalen en de toezichthouders niet-geaggregeerde verplaatsingsgegevens kunnen uitlezen.

## 8. Strafbepalingen

Aan de opmerkingen van de Raad over de artikelen 7.4 en 7.5 (6.3 en 6.4 oud) is in de eerste plaats gevolg gegeven door aanpassing van artikel 4.9 (4.7 oud), eerste lid, waarvan overtreding strafbaar is gesteld in artikel 7.5, eerste lid. In artikel 4.9, eerste lid, is nu een beperking aangebracht tot gevallen waarin uit het signaal dan wel het ontbreken van enig signaal kenbaar is dat de voorzieningen niet goed functioneren. Daarbij is tevens in artikel 4.5 alsnog bepaald dat de registratievoorziening niet slechts haar eigen functioneren kenbaar maakt door een daarvoor bestemd signaal, maar ook het functioneren van de beveiligingsmodule. De meldingsplicht van artikel 4.9, eerste lid, heeft immers mede betrekking op het functioneren van de beveiligingsmodule.

Voorts is meergenoemd artikel 7.5 naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad aangepast in die zin, dat de bepalingen waarmee in strijd wordt gehandeld, slechts met hun nummer worden aangeduid. Er wordt thans niet meer verwezen naar het afgeven van een keuringscertificaat.

Ten slotte zijn de artikelen 7.5 en 7.6 op de volgende punten meer in overeenstemming gebracht met uitgangspunten van het strafrecht:

- Op de misdrijven is ook steeds gevangenisstraf gesteld (van maximaal 2 of 4 jaar).
- Op de overtredingen is ook steeds hechtenisstraf (van maximaal 6 maanden) gesteld.
- Op de overtredingen is geldboete van de vierde categorie gesteld. Op de misdrijven geldboete van de vijfde categorie.
- Voor de misdrijven is opzettelijk handelen als bestanddeel opgenomen. Elk misdrijf is voorzien van een overtredingsvariant, waarvoor geen opzet is vereist. Zo kan ook worden opgetreden in gevallen waarin het opzet niet kan worden bewezen.

## **B. Bestemmingsheffing**

### 9. Kwalificatie als bestemmingsheffing

Op de opmerking van de Raad dat bij een bestemmingsheffing door de bijzondere positie die de opbrengst van de bestemmingsheffing heeft, het voorwerp van de heffing in relatie tot het bestedingsdoel en de tarieven zeer nauw luisteren, is reeds ingegaan in onderdeel 2, onder b.

#### *Voorwerp van de heffing*

In verband met de overwegingen die zijn geschetst in onderdeel 2, onder b, is het aanvaardbaar om de kilometerprijs ook verschuldigd te laten zijn op niet-openbare

wegen en terreinen. Reden hiervoor is de technische voorziening die de afgelegde kilometers registreert geen onderscheid kan maken tussen openbare wegen en niet-openbare terreinen. In de in het wetsvoorstel voorziene nader te bepalen correctiefactor kan overigens met deze kwestie rekening worden gehouden. Daarbij komt het aantal kilometers dat op privé-terrein wordt afgelegd verwaarloosbaar klein is. Landbouwvoertuigen die veel op particuliere gronden rijden (als tractoren) hebben geen kenteken en kennen derhalve geen betalingsplicht.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

#### *Vrijstellingen en ontheffingen*

Hiervoor is al ingegaan op de door de Raad gemaakte opmerkingen over de kwalificatie als bestemmingsheffing. De vrijstellingen en ontheffingen behoeven in het licht van het specifieke karakter van de heffing niet strikt in de sleutel van het bestedingsdoel te worden geplaatst. Overigens is het wetsvoorstel wel aangepast in die zin dat de door de Raad met name genoemde vrijstelling voor motorrijtuigen van 25 jaar en ouder een veel beperkter kwantitatieve betekenis zal krijgen dan tot nog toe. In het wetsvoorstel wordt nu aangesloten bij het amendement-Cramer (aanvaard bij behandeling van het Belastingplan 2009) dat ertoe leidt dat er in het kader van de motorrijtuigenbelasting voor oldtimers een uitsterfregeling wordt gecreëerd; alleen voertuigen van vóór de vaste datum 1 januari 1987 worden vrijgesteld. De groep oldtimers zal daardoor op termijn sterk krimpen.

#### *Delegatie*

Aan de opmerking van de Raad is gevolg gegeven.

#### *Buitenlanders*

Een eventuele wijziging van het wetsvoorstel waarbij een aanvullend ('alternatief') systeem wordt opgenomen dat ertoe strekt motorrijtuigen met een buitenlands kenteken tegen redelijke kosten te laten deelnemen, zal aan de Raad voor advies worden voorgelegd.

#### *Basistarieven en vergroening*

In dit onderdeel wordt uitsluitend ingegaan op het nadere advies van de Raad van 24 september 2009 over de basistarieven voor de kilometerprijs zoals die zijn komen te luiden na het uitbrengen van het eerste advies van de Raad over dit wetsvoorstel. Ter vermijding van misverstanden zijn de subonderdelen van dit onderdeel voorzien van een aangepaste nummering.

#### A1. Tabel artikel 3.2, tweede lid, van de Wet kilometerprijs.

De Raad merkt terecht op dat de tekst boven de kolommen III en IV van de in artikel 3.2, tweede lid, van het wetsvoorstel onvolledig is. De tekst is overeenkomstig het advies van de Raad aangevuld.

#### A2. Essentialia kilometerprijs

De Raad is van mening dat de achterliggende gegevens die zijn gebruikt voor berekening van de KMP in de wet zouden moeten worden vastgelegd, in het kader

van een rekenmodel. Het gaat hierbij om gegevens zoals aantallen voertuigen, jaarlijks afgelegde kilometers door de verschillende voertuigcategorieën, de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de verschillende voertuigen enzovoorts. Deze basisgegevens voor de berekening van met name het gemiddelde tarief per voertuigcategorie zijn uitgebreid beschreven in de memorie van toelichting. Het is niet gebruikelijk om deze ook in de wetgeving zelf op te nemen. Dit zou gewenst en zelfs noodzakelijk zijn als tariefwijzigingen die voortvloeien uit wijziging van die invoergegevens bij lagere regelgeving zouden kunnen worden doorgevoerd, bijvoorbeeld bij ministeriële regeling. Dat is hier echter niet het geval. Met uitzondering van de jaarlijkse aanpassing van het tarief aan de inflatie, vindt een tariefwijziging plaats bij formele wet. Dergelijke tariefwijzigingen zullen dan ook telkens in het desbetreffende wetsvoorstel worden toegelicht. De aanpassing van de tarieven aan de inflatie vindt plaats op basis van in de wet nauw omschreven criteria en voor eenieder beschikbare gegevens. Voor die specifieke aanpassing van de tarieven wordt dan ook al recht gedaan aan de opmerking van de Raad. Overige toekomstige wijzigingen van het tarief, die, zoals hiervoor al is opgemerkt, alleen bij formele wet kunnen plaatsvinden, zullen in de betreffende wetsvoorstellen worden toegelicht.

Overigens kan een burger (houder) op basis van de toepasselijke formule het voor hem van toepassing zijnde basistarief per kilometer bepalen. De voorgestelde tariefbepalingen bevatten door de daarin opgenomen formules de vereiste essentialia voor het tarief en voldoen daarmee aan artikel 104 van de Grondwet.

### A3. Lastenneutraliteit

Het advies van de Raad om de lastenneutrale omzetting in de toelichting te illustreren is gevolgd.

### A4. Brandstoftoeslag

De Raad merkt terecht op dat de differentiatie op basis van de brandstoftoeslagen louter op de accijnsverschillen met benzine gebaseerd dient te zijn. De toelichting is naar aanleiding van het advies van de Raad aangevuld. Uit die aanvulling van de toelichting blijkt dat de differentiatie louter is gebaseerd op de accijnsverschillen.

### A5. Minimumtarief

De kilometerprijs vormt in wezen een omzetting van bestaande autobelastingen naar een bedrag per kilometer, met lastenneutraliteit als uitgangspunt. De tariefparameters zijn, zoals dat ook bij de bestaande autobelastingen het geval is, gebaseerd op de kenmerken van het individuele motorrijtuig en voorts, wat de CO<sub>2</sub>-uitstoot betreft, op de effecten die het motorrijtuig bij het rijden veroorzaakt, een en ander op basis van de bij de typegoedkeuring vastgelegde gegevens, bijvoorbeeld die van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van (wederom) de individuele voertuigen van het goedgekeurde type. De tariefparameters verdelen per geregistreerde kilometer de last van de kilometerprijs over de individuele motorrijtuigen. Het betrekken van de gegevens omtrent de milieueffecten van de productie van de brandstoffen (de zogenaamde "well to wheel"-benadering) is strijdig met het bovenstaande. Het betreft hier bovendien gegevens die niet bekend zijn en zeker niet aan het individuele voertuig kunnen worden toegerekend. Zo zal bijvoorbeeld een volledig elektrisch voertuig niet altijd groene stroom "tanken". De kilometerprijs zou bij navolging van de suggestie van de Raad telkens wijzigen,

afhankelijk van de herkomst van de stroom die op een bepaald moment wordt getankt. Overigens geschiedt de regulering van de milieueffecten van de brandstoffenproductie, met name waar het elektriciteit betreft, via andere weg.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

#### A6. CO<sub>2</sub>-uitstootforfait

Het advies van de Raad om het voorgestelde artikel 3.1, tweede en derde lid, aan te vullen met een tegenbewijsregeling is gevolgd. De passage in de memorie van toelichting over perverse effecten van de alternatieve bepalingen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot is naar aanleiding van het advies van de Raad aangepast.

#### A7. Bestelauto's

Er geldt thans voor bestelauto's van ondernemers en van gehandicapten een vrijstelling respectievelijk een volledige teruggaaf van BPM. Deze bestelauto's worden voor wat betreft de huidige autobelastingen alleen onderworpen aan de MRB, met als tariefparameter de ledige massa van het motorrijtuig. De voorgestelde tarieven voor de bovenbedoelde bestelauto's zijn, gezien het uitgangspunt van lastenneutraliteit, gebaseerd op het feit dat geen BPM verschuldigd is. In de huidige fiscaliteit vindt er voor bestelauto's van ondernemers en van gehandicapten geen verdere differentiatie plaats naar milieukeurmerken of brandstofsoort. Voor alle bestelauto's (in gebruik bij een ondernemer of gehandicapte, maar ook een particulier) zonder geharmoniseerde Europese typegoedkeuring geldt dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet bekend is. Naar verwachting zal vanaf eind 2011 de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe bestelauto's bekend zijn en geregistreerd worden, als gevolg van het verplicht worden van de Europese typegoedkeuring voor bestelauto's.

Bij nieuwe personenauto's vindt er in de huidige fiscaliteit reeds differentiatie plaats naar CO<sub>2</sub>-uitstoot voor wat betreft de BPM en naar brandstofsoort. Deregistratie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot vindt thans reeds plaats. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van oudere personenauto's is te benaderen. In het huidige fiscale systeem is het verschil tussen de tarieven van personenauto's en bestelauto's van particulieren het al dan niet verschuldigd zijn van de provinciale opcenten. Vanwege het vervallen van de opcenten, is er bij beleidsneutrale omzetting geen aanleiding meer voor een verschil in de tariefformule. Daarom is gekozen om ook voor bestelauto's van particulieren de CO<sub>2</sub>-uitstoot te benaderen.

Voor bestelauto's van ondernemers en gehandicapten geldt in de huidige situatie een ander fiscaal tarief en zal vanwege het uitgangspunt van lastenneutraliteit ook een afwijkende tariefformule voor de kilometerprijs gaan gelden. Vanwege het uitgangspunt om de huidige fiscaliteit in principe beleidsneutraal om te zetten in combinatie met het totaal ontbreken van gegevens over de CO<sub>2</sub>-uitstoot, is er op dit moment geen aanleiding van dit uitgangspunt af te wijken. Op termijn kan overwogen worden om ook voor bestelauto's van ondernemers en gehandicapten het tarief te baseren op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het beginsel van lastenneutraliteit brengt met zich mee dat er voor bestelauto's van ondernemers of gehandicapten geen stelsel van brandstoftoeslagen en fijnstoftoeslag zal gaan gelden. De toelichting is naar aanleiding van het advies van de Raad aangevuld.

#### A8. Belastingplan 2010

De Raad wijst op het Belastingplan 2010 en daarin opgenomen differentiatie van de BPM voor bestelauto's voor ondernemers naar CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ik ben van mening dat hier sprake is van een misverstand. Ter zake van bestelauto's van ondernemers is geen BPM verschuldigd. Dat wijzigt niet, ook niet in het Belastingplan 2010. Er is dan ook geen sprake van een differentiëring van de BPM voor bestelauto's naar CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hetzelfde geldt voor bestelauto's van gehandicapten. De omzetting van de vaste autobelastingen naar de kilometerprijs geschiedt lastenneutraal, hetgeen onder meer betekent dat in de kilometerprijs voor bestelauto's van ondernemers en gehandicapten geen "BPM-component" zal worden opgenomen, maar dat uitsluitend de MRB zal worden omgezet naar de kilometerprijs. Dit heeft zijn weerslag gevonden in een afzonderlijke bepaling, (artikel 3.3, eerste lid), waarin de relatie wordt gelegd met de ledige massa in plaats van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het motorrijtuig. De toelichting is naar aanleiding van het advies aangevuld.

#### 10. Eigen regime

##### *Woon- en vestigingsplaats*

Het advies van de Raad om de Wet kilometerprijs aan te vullen met een regeling inzake de woon- of vestigingsplaats is gevolgd. Artikel 1.9 van het wetsvoorstel bevat die regeling.

##### *Termijn toezending factuur*

Het advies van de Raad om in het wetsvoorstel een termijn op te nemen voor de toezending van de factuur is gevolgd. Artikel 5.1, vierde lid, voorziet in een zodanige termijn. Gezien het feit dat de factuur als beschikking wordt aangemerkt, is bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de over het tijdvak te betalen kilometerprijs moet vaststellen binnen een jaar na het einde van het kalenderjaar waarin het tijdvak is gelegen.

##### *Betaaltermijn*

De opmerking van de Raad inzake de betalingstermijn in relatie tot de vaststellingsbeschikking is niet meer van belang, omdat de afzonderlijke vaststellingsbeschikking, mede naar aanleiding van het advies van de Raad, is geschrapt.

Het advies van de Raad om de betaaltermijnen voor de factuur en de naheffingsbeschikkingen gelijk te doen zijn, is gevolgd. De betaaltermijn bedraagt een maand.

##### *Naheffing*

De Raad merkt terecht op dat het (tijdelijk) uitvallen van het satellietstelsel voor de rekening van de Minister van Verkeer en Waterstaat komt. Er kan alleen heffing respectievelijk naheffing plaatsvinden voor de kilometers die de registratievoorziening heeft geregistreerd. Een tijdelijk disfunctioneren van het mobiele netwerk waardoor de registratievoorziening de geregistreerde gegevens niet kan afstorten, leidt niet noodzakelijkerwijs tot verlies aan inkomsten. De registratievoorziening zal zo spoedig mogelijk na het herstel van het mobiele



netwerk de nog niet afgestorte, maar wel geregistreerde gegevens alsnog aan het inningsbureau zenden. De minister kan na ontvangst van die gegevens (alsnog) de over het tijdvak verschuldigde kilometerprijs vaststellen. Er is in het laatste geval dus geen sprake van naheffing.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

Naheffing op basis van reconstructie zou leiden tot toename van de complexiteit en kosten van heffingssysteem en op gespannen voet staan met het belang van de bescherming van persoonsgegevens. De mogelijkheden tot naheffing bij de houder beperken zich derhalve tot die gevallen waarin de minister de geaggregeerde data met betrekking tot het motorrijtuig heeft ontvangen. Het niet voldoen aan de verplichtingen met betrekking tot registratievoorzieningen met bijbehorende beveiligingsmodule is op basis van het wetsvoorstel wel strafrechtelijk gesanctioneerd.

#### *Verhoging na aanmaning en kwijtschelding*

De verhoging van rechtswege en de mogelijkheden tot kwijtschelding zijn naar aanleiding van het advies van de Raad geschrapt.

### **C. Mobiliteitsbeleid**

#### 11. Spitsstarief

De schets van de contouren van de spitsheffing en de vaststellingsprocedure daarvan in de memorie van toelichting geven de Raad geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. De Raad zal kunnen adviseren over de algemene maatregel van bestuur waarin een en ander regeling zal vinden.

### **D. Hoofdspoor/Garantiespoor**

#### 12. Erkende dienstverlener

Over de verhouding tussen het hoofdspoor en het garantiespoor is al een uiteenzetting opgenomen in onderdeel 2d van dit rapport. In aansluiting daarop kan het volgende worden opgemerkt over de specifieke passages in het advies van de Raad betreffende de dienstverleners.

a. Zoals gezegd kunnen 'erkende dienstverleners' een rol vervullen bij de aggregatie van gegevens en voor de verzending naar het inningsbureau. Er kan dan een door de dienstverlener beschikbaar gestelde registratievoorziening worden ingebouwd. De vereisten van artikel 4.5, eerste lid, inzake de aggregatiefunctie van de registratievoorziening en de communicatie met de RDW zijn alsdan ingevolge artikel 4.5, tweede lid, niet van toepassing. Dit is onderdeel van het hoofdspoor. Het staat de houder echter vrij om niet in zee te gaan met een erkende dienstverlener en zelf met behulp van een – in de woorden van de Raad - 'standaard'-registratievoorziening de gegevens in geaggregeerde vorm aan het inningsbureau te doen toekomen. Ook indien vooralsnog geen dienstverleners zouden functioneren, kunnen de heffing en inning dus worden uitgevoerd. De voorschriften voor de registratievoorziening van artikel 4.5, eerste lid, zijn dan wel van toepassing, met inbegrip van de onderdelen d en e van dat lid. Dit speelt zich dan geheel af in het garantiespoor. De memorie van toelichting is op dit punt verduidelijkt.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad over de noodzaak voor kopers om een multifunctionele registratievoorziening te vervangen door een standaardregistratievoorziening, is artikel 4.5, derde lid (tweede lid oud), aangevuld. Dit lid regelt nu mede dat in de ministeriële regeling voor de nadere technische uitwerking van de voorschriften van het eerste lid ook eisen worden opgenomen voor de bruikbaarheid van de registratievoorziening bij overgang van de toepassing van het eerste lid (garantiespoor) naar het tweede lid (hoofdspoor) of vice versa. Een en ander past in het uitgangspunt betreffende functionele portabiliteit van de registratievoorziening.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

Portabiliteit zou overigens ook van belang kunnen zijn voor wijzigingen waarbij de ene door de houder ingeschakelde dienstverlener wordt vervangen door een andere, en dus niet wordt teruggevallen op het garantiespoor. De potentiële dienstverleners worden geconsulteerd over de vormgeving van de portabiliteit. Dit kan nog aanleiding geven de wettelijke voorzieningen daarvoor aan te passen.

b. De mogelijkheid tot naheffing bij de erkende dienstverlener is, gezien het advies van de Raad, beperkt tot de gevallen waarin de RDW geen dan wel onjuiste geaggregeerde data heeft ontvangen en dat feit aan de schuld van de erkende dienstverlener is te wijten. Het wetsvoorstel voorziet in de medewerkingsplicht van de houder om de verplaatsingsgegevens die in registratievoorziening zijn opgeslagen op verzoek aan de erkende dienstverlener ter beschikking te stellen.

### *Korting*

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad is de korting op de kilometerprijs voor de houder bij inschakeling van een erkende dienstverlener (artikel 5.7 oud) geschrapt. Zoals besloten ligt in het advies van de Raad, verleent de erkende dienstverlener, hoewel deze wordt ingeschakeld door de houder, in het stelsel van de Wet kilometerprijs ook diensten waar de overheid belang bij heeft, vanwege de kostenverlagende werking. Tegen deze achtergrond kan het passend zijn als de overheid met het oog op het tot ontwikkeling komen van deze dienstverlening bij wijze van stimuleringsmaatregel een bijdrage in de kosten van desbetreffende dienstverlening in het vooruitzicht stelt. Dit betreft dus kosten die zijn toe te rekenen aan de heffing en niet die van commerciële activiteiten die de dienstverlener daarnaast kan aanbieden. Dit kostenniveau vormt een harde bovengrens voor de overheidsbijdrage, maar een lagere bijdrage kan passend zijn als de stimulering van het functioneren van erkende dienstverleners voldoende vruchten heeft afgeworpen. Met het oog op een zodanige financiële bijdrage van de minister aan de dienstverlener is een bepaling toegevoegd (artikel 4.25) die erin voorziet dat aan een erkende dienstverlener een bijdrage aan de kosten van de in artikel 4.23, tweede lid, bedoelde dienstverlening kan worden toegekend, overeenkomstig bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen regels.

### 13. Inningsbureau

a. Aan de opmerking in het advies van de Raad over een wettelijke grondslag voor het inningsbureau is gevolg gegeven in die zin, dat de wet voorziet in identificatie van het inningsbureau ten behoeve van justitiabelen en de overheidsinstanties die moeten samenwerken met of gegevens moeten verschaffen aan dat bureau. De Minister van Verkeer en Waterstaat maakt ingevolge het nieuwe artikel 6.1 in de

Staatscourant bekend welke dienst hem ondersteunt bij de heffing en de invordering van de kilometerprijs. Beoogd wordt, in overeenstemming met de Minister van Justitie, hiervoor de kennis en expertise van het CJIB te benutten. Het CJIB zich heeft bewezen als organisatie die in staat is een inning op dergelijke grote schaal uit te voeren. Daarbij komt dat in de Wet KMP instrumenten voor (dwang)invordering zijn opgenomen die in hoge mate zijn ontleend aan wetgeving die het CJIB nu reeds uitvoert. In de memorie van toelichting en in een afzonderlijke brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Staten-Generaal over de publieke regie bij de uitvoering van de wet wordt nader ingegaan op de rol van het CJIB, de RDW en andere rijksdiensten in dat kader.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

Over de inzet van het CJIB worden nog nadere afspraken tussen beide ministeries tot stand gebracht. Het CJIB is ingesteld bij algemene maatregel van bestuur, in het kader van de uitvoering van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften<sup>7</sup>. Het CJIB behoeft als inningsbureau voor de kilometerprijs geen afzonderlijke wettelijke grondslag, omdat in de Wet kilometerprijs – anders dan in de door de Raad genoemde belastingwetgeving ten aanzien van de belastingdienst het geval is - geen attributie van bevoegdheden aan functionarissen van het inningsbureau is opgenomen. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal aan functionarissen van het CJIB mandaten verstrekken en blijft dus direct verantwoordelijk, wat onder andere van belang is met het oog op een goede totaalregie.

Ook voor andere onderdelen en aspecten van de rol van overheidsdiensten in het garantiespoor zijn in het nieuwe hoofdstuk 6 van het wetsvoorstel nadere bepalingen opgenomen, rekening houdend met de overkoepelende regie die nodig is.

In de artikelen die bevoegdheden inhouden die direct betrekking hebben op motorrijtuigen of de registratievoorziening, met inbegrip van handhaving op dat deelterrein (het voertuigtraject), is "Onze Minister" veelal vervangen door: de Dienst Wegverkeer. De Wegenverkeerswet 1994 regelt reeds het functioneren van die dienst als zelfstandig bestuursorgaan. Die regeling houdt onder andere een bevoegdheid voor de minister in om aan die dienst aanwijzingen van algemene aard te geven over de taakuitvoering, alsmede een grondslag voor de bekostiging. De thans aan die dienst toebedeelde nieuwe taken worden vervuld op gelijke voet als andere voertuigtaken. Het wetsvoorstel bevat voorts nog enkele aanvullende voorzieningen voor het garantiespoor. Met name gaat het om regeling van verplichte en veelal automatische gegevensuitwisseling tussen de verschillende publieke diensten.

b. Een rol van private partijen bij de inning zal, zoals de Raad voorstelt, van een wettelijke basis worden voorzien. Dit zal aan de orde komen in het kader van de voorbereiding van nadere wetgeving voor de uitbreiding van het hoofdspoor. In aanvulling op het gestelde in onderdeel 2, onder d, van dit rapport kan hier worden vermeld dat bij de voorbereiding van die nadere wetgeving ook de nodige aandacht zal worden besteed aan de noodzakelijke organisatie van dat proces en de budgettaire en andere risico's.

---

<sup>7</sup> Besluit instelling Centraal Justitieel Incassobureau

14. Aan de redactionele opmerkingen van de Raad is in belangrijke mate gevolg gegeven. Ook los daarvan zijn op een aantal plaatsen in het wetsvoorstel en de memorie van toelichting redactionele verbeteringen aangebracht.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

#### 15. Overige aanpassingen

- De voorschriften voor buitenlandse motorrijtuigen zijn bijeen gebracht in een afzonderlijke paragraaf van hoofdstuk 1. Daarbij zijn de bepalingen over de grondslag en het heffingssubject van de kilometerprijs vanuit dat hoofdstuk overgeheveld naar hoofdstuk 2, thans getiteld: "Kilometerprijs, vrijstellingen en ontheffingen".

- In artikel 1.3 (1.5 oud) is de opsomming van de te melden gegevens gecompliceerd met het land van registratie en de uitstoot van koolstofdioxide van het motorrijtuig. Voorts is in dit artikel de bevoegdheid, die artikel 1.6 reeds inhield, voor de minister opgenomen om bepaalde bescheiden ter inzage te vorderen ter verificatie van gegevens die hem ingevolge dat artikel worden gemeld. Het derde lid is gewijzigd in een basis voor ministeriële uitvoeringsregels, waaronder regels over beëindiging van het geregistreerde houderschap. Een en ander wordt in het kader van artikel 1.4, vierde lid (nieuw) kortweg van overeenkomstige toepassing verklaard.

- In artikel 1.5 (nieuw) is nu uitdrukkelijk de verplichting tot het stellen van financiële zekerheid opgenomen die in artikel 1.4 (1.6 oud) ook aan de orde komt, in de opsomming van de te melden gegevens. Dit wordt gecompliceerd met het voorschrift dat bij ministeriële regeling de gebruikmaking van de gestelde zekerheid en de teruggaaf van een resterend overschot door de minister worden geregeld.

- Er is een artikel toegevoegd (artikel 1.10) dat voorziet in advisering door maatschappelijke organisaties over de uitvoering van de wet, waartoe de minister een gebruikersraad kan instellen.

- Er is in voorzien dat het houderschap in het register buitenlandse kentekens en het kentekenregister in aanmerking genomen wordt op basis van registratie zoals die luidt aan begin van de dag (artikel 2.2, derde lid, nieuw).

- In artikel 3.8, zesde lid, is er in voorzien dat de Minister van Verkeer en Waterstaat kan besluiten dat een spitstarief op een aangewezen weggedeelte niet meer van toepassing is, indien op dat weggedeelte niet langer sprake is van congestie, bijvoorbeeld door opening van een nieuw weggedeelte elders dat tot minder drukte leidt. De zelfstandige bevoegdheid voor de minister maakt het mogelijk sneller te reageren op situaties waarin de noodzaak voor spitstarief komt te vervallen dan door wijziging van een algemene maatregel van bestuur.

- In artikel 4.5 zijn de eisen aan de registratievoorziening nader gepreciseerd en is duidelijker onderscheid gemaakt tussen voorschriften die van toepassing zijn in enerzijds het garantiespoor en anderzijds het hoofdspoor. Voorts zijn is het artikel uitgebreid met het vereiste van het op de juiste wijze ontvangen, opslaan en toepassen van de gegevens, aanwijzingen en programmatuur die in het kader van de uitvoering van de wet worden toegezonden.

- De artikelen 4.7 (nieuw), betreffende de typegoedkeuring, alsmede 4.16 tot en met 4.20 (nieuw), betreffende de erkenning van en toezicht op 'inbouwers', zijn bekort door te voorzien in overeenkomstige toepassing van de artikelen van de Wegenverkeerswet 1994 die de relevante bepalingen inhouden voor vergelijkbare activiteiten met betrekking tot, onder andere, uitrustingsstukken van motorrijtuigen.

- Artikel 4.16 (nieuw) is uitgebreid met een grondslag voor bij ministeriële regeling vast te stellen bepalingen over schorsing en intrekking van een uitrustingscertificaat.

- In artikel 4.28, eerste lid (nieuw), is het einde van de bewaartermijn van persoonsgegevens nader bepaald op vijf jaren na het einde van het kalenderjaar waarin geen te betalen bedrag meer resteert.

- De korting voor automatische incasso van een factuur voor meerdere motorrijtuigen is beperkt tot € 50 (artikel 5.7).

- In het nieuwe artikel 7.3 is een grondslag opgenomen voor de aanwijzing van buitengewone opsporingsambtenaren. Voorts zijn in dit artikel ten behoeve van de opsporing de bevoegdheid van de aangewezen ambtenaren om voertuigen te onderzoeken en de daarmee verband houdende medewerkingsplicht van de bestuurder uit de Wegenverkeerswet 1994 (artikel 160, vierde lid) van overeenkomstige toepassing verklaard.

- De nieuwe artikelen 7.6 en 7.7 maken het mogelijk om bij de sanctionering van strafbare feiten uit het wetsvoorstel een tweetal dwangmiddelen in te zetten indien verhaal van de daarvoor opgelegde geldboete niet of niet volledig heeft plaatsgevonden. Het gaat om inneming van het rijbewijs en buitengebruikstelling van het voertuig, beide voor de duur van ten hoogste vier weken. Een en ander is ontleend aan de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

- Voorzien is in een wijziging van de Wet geluidhinder (artikel 8.10), waarbij wordt verduidelijkt dat bij een besluit tot het instellen of laten vervallen van een spitstarief op bepaalde weggedeelten geen sprake is van 'wijziging op of aan een weg' in de zin van die wet.

- De kortingsregeling in artikel 9.3 (oud) voor de periode van a-selecte ingroei van personenvoertuigen in de ingroeiperiode is geschrapt. De basistarieven over die periode zijn namelijk niet meer gebaseerd op het uitgangspunt dat de belasting van personenauto's en motorrijwielen met 75% is afgebouwd. De basistarieven voor de kilometerprijs over de bovenbedoelde periode worden in de ingroeiperiode stapsgewijs opgebouwd, gelijkopgaand met de mate van afbouw van BPM in die periode. De reden voor de kortingsregeling is hiermee komen te vervallen.

- De memorie van toelichting is dienovereenkomstig aangepast en voorts geactualiseerd.

-De memorie van toelichting is nog herzien op het punt van de inkomenseffecten en het punt van de lastenneutraliteit.

Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

**Nummer**  
CEND/HDJZ-2009/1351  
sector I&O

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eulings