

Vergaderjaar 2020–2021

35 762

Regels voor de implementatie van Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europese Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (Wet implementatie EETS-richtlijn)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel implementeert Richtlijn (EU) 2019/520 (hierna: richtlijn).¹ Het wetsvoorstel heeft twee door Richtlijn (EU) 2019/520 voorschreven doelstellingen. De eerste doelstelling is het waarborgen van de interoperabiliteit tussen elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer op het wegennet van de Unie. Om deze doelstelling te verwezenlijken wordt het aan houders of eigenaren van voertuigen aanbieden van een Europese elektronische tolheffingsdienst (een *European Electronic Toll Service*, of: EETS) mogelijk gemaakt, in aanvulling op nationale elektronische tolheffingsdiensten. Gebruikers van deze dienst kunnen dan onder één overeenkomst (en indien nodig met één soort boordapparatuur) aan tolverplichtingen voldoen in alle elektronische tolheffingsgebieden in ten minste vier lidstaten waar de dienstaanbieder (EETS-aanbieder) is geaccrediteerd. De tweede doelstelling is het faciliteren van de grensoverschrijdende uitwisseling van voertuigregistratiegegevens over voertuigen en de eigenaren of houders daarvan waarvoor in de Unie geen wegentol is betaald. De regels voor de tweede doelstelling zijn grotendeels al geïmplementeerd in het Kentekenreglement. De uiterste datum waarop implementatie van de richtlijn moet zijn gerealiseerd is 19 oktober 2021. In de bijlage bij deze toelichting is de transponeringstabel opgenomen.

Deze richtlijn is alleen van toepassing op het grondgebied van Nederland binnen de Europese Unie en heeft geen gevolgen voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

¹ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91).

De richtlijn laat de vrijheid van Nederland om voorschriften voor wegeninfrastructuurheffing en belastingaangelegenheden vast te stellen onverlet. Dat geldt ook uitdrukkelijk voor dit wetsvoorstel. Dit wetsvoorstel biedt dan ook geen juridische basis voor het heffen van tol. Hiervoor is een separate wet nodig. Dit wetsvoorstel wordt medeonderkend door de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gelet op diens verantwoordelijkheid voor het verzelfstandigingsbeleid en in dit geval het opdragen van de taak aan de Dienst Wegverkeer (RDW) voor het registreren van EETS-aanbieders en de mogelijke aanwijzing van instanties voor de beoordeling van de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen.

2. Implementatiewetgeving

De Nederlandse overheid moet zorgdragen voor een tijdige en juiste implementatie van EU-regelgeving. Als er geen tijdige implementatie plaatsvindt, kan de Europese Commissie een inbreukprocedure starten. Dit wetsvoorstel beoogt een zuivere implementatie van de richtlijn.

De voorganger van Richtlijn (EU) 2019/520 is Richtlijn (EU) 2004/52/EG. De laatstgenoemde richtlijn is geïmplementeerd in de Wegenverkeerswet 1994. De oude richtlijn bestond uit een zeer beperkt aantal artikelen en daardoor bestond ook de implementatie uit slechts enkele artikelen.

Dit wetsvoorstel voorziet in een nieuwe wet omdat de inhoud daarvan niet goed aansluit op de inhoud van de Wegenverkeerswet 1994, onder meer door het hanteren van andere begrippen maar ook door het bredere bereik en het onderwerp. Ook het aantal artikelen is aanzienlijk uitgebreid. De regels die gericht zijn op de interoperabiliteit komen in dit wetsvoorstel aan bod. Omdat er een logisch verband ligt, worden de regels gericht op grensoverschrijdende gegevensuitwisseling op basis van de bestaande bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994 geïmplementeerd. Een deel van de implementatie kan in lagere regelgeving worden opgenomen. Een ander deel van de implementatie moet geregeld worden in bijvoorbeeld de door de tolheffer per EETS-gebied op te stellen EETS-gebiedsverklaring waarin de voorwaarden voor EETS-aanbieders in een tolgebied worden bepaald. Specifiek voor de uitwisseling van gegevens bij het niet betalen van wegentol door gebruikers van voertuigen die in een andere lidstaat geregistreerd staan, geldt dat dit geregeld wordt in het Kentekenreglement.

3. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

3.1. Aanleiding

In twintig lidstaten bestaan al tolheffingssystemen op nationaal, regionaal of lokaal niveau, en zowel het aantal landen met tolsystemen als het aantal systemen neemt nog steeds toe. Voor de meeste systemen moeten de weggebruikers in hun voertuigen speciale boordapparatuur installeren. Enkele systemen bieden grensoverschrijdende interoperabiliteit, maar de meeste niet. Dit leidt tot kosten en lasten voor de gebruikers, die hun voertuigen met meerdere soorten boordapparatuur moeten uitrusten om ongehinderd in verschillende landen met verschillende tolsystemen te kunnen rijden.

Om deze problemen op te lossen, kwam in 2004 een richtlijn voor de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen (Richtlijn 2004/52/EG). In een beschikking van de Commissie uit 2009 waarin wordt uiteengezet hoe de interoperabiliteit in de praktijk moet worden bereikt

(Beschikking 2009/750/EG)², is bepaald dat aanbieders van de Europese elektronische tolheffingsdienst (European Electronic Toll Service (EETS)) aan de weggebruikers boordapparatuur moeten leveren die verenigbaar is met de technische eisen uit de richtlijn en daarmee met alle elektronische tolheffingssystemen in de EU.

De doelstellingen van deze Europese wetgeving waren in 2017 voor het grootste gedeelte niet verwezenlijkt. Er is sprake van een zekere mate van grensoverschrijdende interoperabiliteit, maar in Kroatië, Tsjechië, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Polen, Slowakije, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk kan nog steeds alleen nationale boordapparatuur worden gebruikt om tol te berekenen en deze via de (nationale) dienstverlener te laten betalen.

Een ander probleem vormen de moeilijkheden om tolbetaling door bestuurders van voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven, af te dwingen. Een lidstaat die een overtreding vaststelt door middel van automatische handhavingstoestellen, kan de overtreder niet identificeren op basis van de kentekenplaat als het voertuig in het buitenland is ingeschreven. Er bestond op EU-niveau geen rechtsgrondslag voor de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens tussen lidstaten voor de handhaving van tolregelingen. Dit leidt tot inkomstenverlies voor nationale, regionale en lokale tolregelingen en tot een ongelijk speelveld tussen nationale en buitenlandse weggebruikers.

De nieuwe Richtlijn (EU) 2019/520 beoogt deze problemen op te lossen. De implementatie daarvan in Nederlandse wetgeving draagt hieraan bij.

3.2 Aanvulling op nationaal beleid

De richtlijn heeft niet ten doel om wegentol zelf te stimuleren of te harmoniseren. De beslissing om wegentol op te leggen aan bepaalde voertuigtypes, de hoogte van de tol en het doel waarvoor de tol dient, blijft aan de lidstaten. In Nederland blijft het tolvverbod van de Wegenwet dus het ongewijzigde uitgangspunt. Dat betekent dat tolheffingssystemen in Nederland altijd een basis in een formele wet nodig hebben. Dat is slechts anders als het wegen, tunnels, bruggen of veerponten betreft – in de brede betekenis van tol die de richtlijn daaraan verbindt – die nooit openbaar zijn geworden onder de Wegenwet, zodat het tolvverbod daar nooit van toepassing is geworden. Tolheffing kan dan buitenwettelijk plaatsvinden, bijvoorbeeld op privaatrechtelijke grondslag.

Tolheffing op wettelijke grondslag is op dit moment aan de orde op de wegen door de Westerscheldetunnel (op basis van de Tunnelwet Westerschelde) en op de Blankenburgverbinding en de ViA15 (op basis van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15). Buitenwettelijke tolheffing is aan de orde bij de Kiltunnel, maar ook bij bepaalde historische bruggetjes of bij veerponten, omdat deze bijvoorbeeld nooit hebben voldaan aan de voorwaarden die artikel 4 van de Wegenwet stelt aan het openbaar worden van wegen of omdat ze aan de openbaarheid zijn onttrokken. In de praktijk zal de richtlijn, en dus dit wetsvoorstel, op deze tweede categorie van gevallen naar verwachting niet van toepassing zijn, omdat dit geen elektronische tolheffingssystemen zijn of omdat er sprake is van uitzonderingsgevallen (zie verder onder «Klein, lokaal, disproportioneel» in paragraaf 3.3).

² Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 1999 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen (PbEU 2009, L 268).

Artikel 14, tweede lid, van Richtlijn (EU) 2019/520 geeft lidstaten de mogelijkheid om van toldienstaanbieders te verlangen dat zij de verkeersgegevens van hun klanten verstrekken ten behoeve van verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer. Daarbij moeten de toepasselijke gegevensbeschermingsvoorschriften in acht worden genomen en de gegevens mogen niet worden gebruikt om de klanten te identificeren. Deze gegevens een belangrijke aanvullende bron voor het verkeersbeleid en het verkeersbeheer. De regering heeft ervoor gekozen dat de toldienst-aanbieders op verzoek de gegevens aan de tolheffer moeten verstrekken. Bij ministeriële regeling wordt bepaald aan welke instanties de gegevens door de tolheffer kunnen worden verstrekt. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan de wegbeheerders.

3.3 Interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen

Een van de doelstellingen van de richtlijn is om de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen te waarborgen. In het licht daarvan worden hieronder enkele begrippen nader toegelicht.

Elektronisch (artikel 1, tweede lid, onder a, van Richtlijn (EU) 2019/520)

De te implementeren regels die gericht zijn op het waarborgen van de interoperabiliteit, zijn alleen van toepassing op tolheffingssystemen die «elektronisch» zijn, in de zin van het begrip «elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer» als bedoeld in artikel 2, onder 10, van richtlijn. Dat zijn tolsystemen waarbij de verplichting voor de gebruiker om tolgeld te betalen uitsluitend «ontstaat door en gekoppeld is aan» (*est exclusivement déclenchée par; is exclusively triggered by and linked to*) de automatische detectie van een voertuig op een bepaalde locatie, door middel van (1) communicatie op afstand met boordapparatuur in het voertuig (boordapparatuur: *on-board equipment*), of (2) automatische nummerplaatherkenning (ANPR).

De automatische detectie van het voertuig door middel van boordapparatuur of ANPR is bij deze tolheffingssystemen het cruciale en exclusieve gegeven (bijvoorbeeld de passage van een bepaald punt of het rijden op een bepaald traject) op basis waarvan overeenkomstig het voor dat tolsysteem relevante juridische kader (het onderliggende contract – Westerscheldetunnel – of de publiekrechtelijke tolverhouding zoals een retributie – Blankenburgverbinding en ViA15 – of een fiscale verhouding wordt vastgesteld dat deze individuele gebruiker tolgeld moet betalen.

Klein, lokaal, disproportioneel (artikel 1, tweede lid, onder b, van Richtlijn (EU) 2019/520), dan geen EETS-gebied

De te implementeren regels voor het waarborgen van interoperabiliteit zijn niet van toepassing op elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer die 1) klein zijn, 2) strikt lokaal zijn en 3) waarvoor de kosten van de aanpassing aan de vereisten voor interoperabiliteit van de richtlijn niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst.

De doelstelling van interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Unie wordt verwezenlijkt door middel van een Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS), die een aanvulling vormt op de nationale elektronische tolheffingsdiensten van de lidstaten. Een tolheffingsdienst of toldienst is een dienst die gebruikers in staat stelt gebruik te maken van een voertuig in één of meer EETS-gebieden onder één overeenkomst en indien nodig met één soort boordapparatuur (zie art. 2, onder 1). De verwachte opbrengst daarvan is dat EETS-gebruikers voortaan nog maar één overeenkomst (met een

EETS-dienstaanbieder) en één soort boordapparatuur nodig hebben voor de vaststelling van hun tolverplichtingen in alle EETS-gebieden van verschillende lidstaten en aan die verplichting kunnen voldoen door te betalen aan de door hen gecontracteerde EETS-aanbieder.

Daar staat tegenover dat de tolheffers (de publieke of private entiteit die tolgelden heft op het gebruik van voertuigen in het EETS-gebied) aan de technologische en procedurele vereisten van de artikelen 3 tot en met 22 van Richtlijn (EU) 2019/520 moeten voldoen om de realisatie van een Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS) ook in hun gebied mogelijk te maken. Dat kan bij kleine, strikt lokale systemen onredelijk hoge kosten voor tolheffers met zich meebrengen (zowel procedureel als technisch in verband met het testen), waardoor mogelijk een stijging zou optreden in de tarieven, terwijl de verwachte opbrengst voor deze tolheffers daarmee niet in redelijke verhouding staat.

Ook voor EETS-aanbieders kan het van toepassing verklaren van de interoperabiliteitsdoelstelling op kleine, lokale systemen tot kosten leiden. Zij zijn immers verplicht om in de lidstaat waarin zij actief zijn, alle EETS-gebieden te bestrijken. Dat zou betekenen dat een EETS-aanbieder die bijvoorbeeld in Nederland actief wil zijn, zich ook moet accrediteren bij dat kleine, strikt lokale systeem. Die investeringen leveren weinig op als EETS-gebruikers vrijwel geen gebruikmaken van dat kleine en lokale systeem, terwijl zowel EETS-aanbieders als tolheffers toch steeds de accreditatieprocedure moeten doorlopen.

Bij ministeriële regeling kunnen om deze reden nadere regels worden gesteld over deze uitzonderingen. In de Nederlandse context zal dit in ieder geval betrekking hebben op de veerponten, voor zover daar sprake is van een elektronisch tolheffingssysteem, met een hoofdzakelijk lokale of perifere ontsluitingsfunctie.

Niet van toepassing op parkeergelden

Op het vaststellen en voldoen van betalingsplichten van parkeergelden is de richtlijn niet van toepassing (artikel 1, derde lid, van Richtlijn (EU) 2019/520).

Aanvullende Europese elektronische tolheffingsdienst (artikel 1, vierde lid, van Richtlijn (EU) 2019/520)

De EETS is een door publieke of private entiteiten te verrichten dienst, een economische activiteit, door middel waarvan de interoperabiliteitsdoelstelling van de richtlijn wordt verwezenlijkt. De EETS is een aanvullende Europese «toldienst» op de nationale elektronische «toldienst». Onder toldienst wordt in de richtlijn verstaan het aanbieden aan gebruikers van een voertuig in EETS-gebieden (dus een economische activiteit), onder één overeenkomst en indien nodig met één soort boordapparatuur van een dienst die het volgende inhoudt:

- het (zo nodig) verstrekken van boordapparatuur (op maat) aan de gebruikers, het onderhouden van de functionaliteit daarvan;
- het waarborgen dat door de gebruiker verschuldigde tol wordt betaald aan de tolheffer;
- het beschikbaar stellen of accepteren van betaalmethoden;
- het innen van tolgelden bij de gebruiker;
- het beheren van de klantrelatie met de gebruiker;
- het uitvoeren en naleven van beveiligings- en privacybeleid voor de tolheffingsystemen voor het wegverkeer.

De EETS is een van «nationale elektronische toldiensten» te onderscheiden economische activiteit, omdat het niet beperkt kan zijn tot een of een aantal EETS-gebieden, maar alle EETS-gebieden moet bestrijken in de lidstaten waarin de aanbieder actief is, en dat moeten ten minste vier lidstaten zijn. De toegang tot het verlenen van de EETS is ook onderworpen aan speciale voorwaarden die getoetst worden bij de registratie en die voor alle lidstaten gelijk zijn.

De richtlijn schept dus een markt van EETS-gebruikers voor een interoperabele dienstverlening van EETS in alle EETS-gebieden van de lidstaat.

3.4. Reikwijdte grensoverschrijdende uitwisseling van voertuigregistratiegegevens

De andere doelstelling van de richtlijn is om grensoverschrijdende gegevensuitwisseling te faciliteren als er geen wegentol is betaald. In het licht hiervan wordt op enkele begrippen nader ingegaan.

Geen elektronisch-vereiste, geen uitzonderingen

De doelstelling van grensoverschrijdende uitwisseling van voertuigregistratiegegevens bij gevallen van niet-betaling van wegentol is een logische keerzijde van de EETS. Deze doelstelling is niet beperkt tot de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en kent ook geen uitzondering voor kleine, lokale systemen. Ook gevallen van niet-betaling bij niet-elektronische tolheffingssystemen en kleine, lokale systemen vallen dus onder de doelstelling. In de praktijk zal het gaan om gevallen waarin niet via een EETS-aanbieder wordt betaald, ofwel door een boordapparatuur te gebruiken die door de EETS-aanbieder buiten werking is gesteld ofwel omdat het niet om een EETS-gebruiker gaat.

Kennisgeving vooraf (artikel 1, vijfde lid, van Richtlijn (EU) 2019/520)

Het nationale recht mag vereisen dat eerst een kennisgeving wordt gezonden aan de gebruiker over diens verplichting om wegentol te betalen, voordat een geval van niet-betaling kan worden vastgesteld. Ook voor die kennisgeving kan dan gebruik worden gemaakt van grensoverschrijdende uitwisseling van voertuigregistratiegegevens, mits aan twee voorwaarden is voldaan: a) er zijn geen andere middelen om de eigenaar of houder van het voertuig te identificeren, en b) de kennisgeving is een verplichte stap in de procedure voor betaling van wegentol.

Deze situatie kan zich in Nederland ook voordoen, als de vaststelling van de tolplicht eerst ontstaat bij beschikking en niet van rechtswege als rechtsgevolg van een tolplichtig feit. In dat geval is voor de handhaving van de tolplicht vereist dat de te handhaven betaalplicht is vastgesteld en ook bekendgemaakt aan de betrokken eigenaar of houder van het voertuig. In dat geval kan van de grensoverschrijdende gegevensuitwisseling gebruik worden gemaakt als laatste middel om deze eigenaar of houder te identificeren.

Als een lidstaat in de implementatiewetgeving de gegevensuitwisseling van toepassing verklaart op de kennisgeving vooraf, dan moet ook de verplichting worden geregeld om eventuele afhandelingprocedures in verband met de betalingsverplichting te volbrengen. Dit valt dan ook onder het «geval van niet-betaling van wegentol» (artikel 1, zesde lid, van Richtlijn (EU) 2019/520).

3.5. Betrokkenen

Tolheffers

Dit wetsvoorstel bestrijkt alle bestaande en toekomstige elektronische tolheffingssystemen in Nederland. Dat betreft de tijdelijke tolheffing voor de Blankenburgverbinding (A24) en de ViA15 (A12/A15) en mogelijke nieuwe tolsystemen, zoals een vrachtwagenheffing. Voor tijdelijke tolheffing is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: Minister) de tolheffer.

Er bestaan duidelijke raakvlakken tussen de implementatie van deze richtlijn enerzijds en de invoering van tijdelijke tolheffing anderzijds. Voor tijdelijke tolheffing gaat gestalte gegeven worden aan de bepalingen uit dit wetsvoorstel, bijvoorbeeld omdat er een EETS-gebiedsverklaring moet worden opgesteld.

De operationele tolheffer voor de wegen in de Westerscheldetunnel is de N.V. Westerscheldetunnel (of de rechtspersoon met wie de N.V. Westerscheldetunnel is overeengekomen dat deze de wegen en bijbehorende werken exploiteert). Het bestaande elektronische tolheffingssysteem hoeft pas aan de technische eisen uit dit wetsvoorstel te voldoen wanneer substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd.

De Kiltunnel valt momenteel niet onder dit wetsvoorstel voor wat het betreft het tolsysteem omdat er voor deze tunnel geen elektronisch tolsysteem in gebruik is. Maar voor de Kiltunnel bestaan plannen om het toplein te vernieuwen en mogelijk een elektronisch systeem te implementeren. Vanaf dat moment moet de Kiltunnel alsnog voldoen aan de technologische vereisten van de EETS-regelgeving en is het Wegschap Tunnel Dordtse Kil tolheffer in de zin van dit wetsvoorstel. De regeling voor gegevensuitwisseling bij het niet-betalen van wegentol is strikt genomen wel van toepassing, maar omdat tol wordt geheven met een slagboom is gegevensuitwisseling in de praktijk niet aan de orde.

De definitie van een elektronisch toldomein omvat ook veerboten als er gebruik wordt gemaakt van elektronische registratie om toegang te verschaffen tot de veerdienst. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het veer tussen Den Helder en Texel, dat geëxploiteerd wordt door TESO NV. Hier wordt gebruikgemaakt van kentekenherkenning. Maar deze veerdienst is klein en strikt lokaal, en daarmee uitgezonderd van de artikelen 3 tot en met 38 van dit wetsvoorstel. Veerponten die een lokale of perifere ontsluitingsfunctie hebben en die ANPR gebruiken, zijn uitgezonderd van de meeste bepalingen van dit wetsvoorstel.

EETS-aanbieders

In Nederland is één EETS-aanbieder geregistreerd: Multi Service Tolls. Elders in Europa zijn momenteel acht EETS-aanbieders geregistreerd. Voor alle EETS-aanbieders zal na implementatie van de EETS-richtlijn de Nederlandse wetgeving van toepassing zijn voor Nederlandse EETS-gebieden. Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel zijn EETS-aanbieders geconsulteerd.

Uitvoeringsorganisaties

Momenteel registreert de Dienst Wegverkeer (RDW) al bedrijven die zich als EETS-aanbieder willen laten registreren conform Beschikking 2009/750/EG. De eisen hiervoor zijn vrijwel gelijk gebleven. Waar sprake is van wijzigingen, zijn deze meegenomen in dit wetsvoorstel.

Voor de gegevensuitwisseling geldt dat RDW op grond van artikel 8a van het Kentekenreglement al informatie verstrekt aan bevoegde autoriteiten uit andere landen bij het niet betalen van wegentol. Mogelijk stijgt het aantal verstrekkingen als gevolg van de nieuwe richtlijn.

Beschikking 2009/750/EG eist dat een bemiddelende instantie wordt aangewezen die bemiddelt bij onenigheid tussen een EETS-aanbieder en een tolheffer over de contractonderhandelingen en contractuele relatie. In Nederland is deze bepaling nog niet geïmplementeerd. Dat was destijds niet nodig omdat Nederland geen elektronische tolheffingssystemen had die onder deze richtlijn vielen. Dat verandert onder de nieuwe richtlijn, omdat deze een breder toepassingsbereik heeft. Zo valt de technologie van automatische nummerplaatherkenning (ANPR) eronder. Nederland zal de komende jaren een aantal nieuwe elektronische tolheffingssystemen introduceren die gebruikmaken van ANPR-technologie (op grond van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15) en mogelijk elektronische tolheffingssystemen introduceren met andere technologieën die onder de richtlijn vallen (zoals een vrachtwagenheffing). Dit betekent dat er door de komst van deze tolprojecten een bemiddelende instantie moet worden aangewezen.

Voor de tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15 is het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) de beoogde uitvoerder voor de inning en incasso van boetes, ook in het buitenland. De richtlijn maakt het grensoverschrijdend versturen van boetes naar alle Europese lidstaten mogelijk. Het CJIB volgt momenteel al de bepalingen voor de kennisgeving van het niet betalen van wegentol en de daaropvolgende afhandelingprocedure. Daarom is na afstemming met CJIB een uitvoeringstoets in het kader van het wetsvoorstel implementatie EETS-richtlijn niet nodig.

Afgezien van het CJIB voeren de betrokken uitvoeringsorganisaties een uitvoeringstoets uit (zie ook: 7. Uitvoering).

Tolplichtigen

De bepalingen uit de richtlijn hebben effect op de houders of eigenaren van voertuigen voor zover die tolplichtig zijn in Nederland. Doelstelling van de richtlijn is het vergroten van de interoperabiliteit tussen verschillende tolsystemen, waardoor houders of eigenaren van voertuigen gebruik kunnen maken van tolwegen in verschillende landen met één contract en één soort boordapparatuur en de betaling kunnen afhandelen via één factuur.

Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel zijn gesprekken gevoerd met de ANWB, Transport en Logistiek Nederland (TLN), ondernemersvereniging evofenedex en brancheorganisatie voor het wegtransport VERN.

4. Verhouding tot hoger recht

Eurovignet zware vrachtwagens

Nederland heft met Denemarken, Luxemburg en Zweden het Eurovignet voor voertuigen boven 12 ton. In Nederland is dit Eurovignet geregeld in de Belasting Zware Motorvoertuigen (BZM). Voertuigen uit niet heffende landen moeten eveneens een vignet hebben voor het rijden in de genoemde landen. Als zonder of met een onjuist vignet wordt gereden door voertuigen uit niet heffende landen, kan bij geconstateerde overtreding, de voertuiginformatie in het land van herkomst van het voertuig worden opgevraagd volgens de regels van richtlijn 2019/520. De

artikelen 23 tot en met 27 uit richtlijn 2019/520 zijn van toepassing op vignetten. Behoudens deze grondslag tot grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens, is het wetsvoorstel voor het overige niet van toepassing op het Eurovignet.

5. Verhouding tot nationale regelgeving

In een bijzondere tolwet, dat wil zeggen een formeel wettelijke regeling van een bepaald tolheffingssysteem of EETS-gebied, kunnen regels worden opgenomen die verder invulling geven aan een onderwerp voor het betreffende tolheffingssysteem. Het gaat hier uitsluitend om onderwerpen die de Europese elektronische toldienst (EETS) betreffen in het kader van de richtlijn en niet om onderwerpen die daarbuiten vallen, zoals nationale toldiensten, de beslissing om tol op te leggen aan bepaalde voertuigtypes, de hoogte van de tol of het doel van de tol. De regels in een bijzondere tolwet die een nadere invulling geven aan het onderhavige wetsvoorstel zullen in overeenstemming moeten zijn met de richtlijn.

6. Gevolgen

Algemeen

De impact voor de praktijk van dit wetsvoorstel is beperkt. Dat komt enerzijds doordat een aantal bepalingen al deel uitmaakt van de deels geïmplementeerde Richtlijn 2004/52/EG en anderzijds doordat er slechts in beperkte mate nieuwe lasten en/of verplichtingen worden geïntroduceerd.

Tolheffers

De implementatie in de Nederlandse situatie introduceert nieuwe verplichtingen voor tolheffers. In de praktijk betekent dit dat EETS-gebiedsverklaringen tijdig moeten worden opgesteld en op elektronische wijze bekend moeten worden gemaakt. EETS-aanbieders moeten worden toegelaten voor contractonderhandelingen. Voor het bijhouden van het EETS-register dienen tolheffers gegevens en wijzigingen daarvan betreffende EETS-gebieden te verstrekken aan de Dienst Wegverkeer. Om de geschiktheid voor gebruik van boordapparatuur in een EETS-gebied te testen, moeten de tolheffers ook voorzien in een testomgeving.

EETS-aanbieders

EETS-aanbieders zijn binnen de nieuwe richtlijn verplicht om binnen een termijn van 36 maanden nadat zij als EETS-aanbieder zijn geregistreerd, overeenkomsten te sluiten (accrediteren) met de tolheffers die verantwoordelijk zijn voor de EETS-gebieden in ten minste vier lidstaten. Deze termijn was onder de oude richtlijn 24 maanden (artikel 4 van Beschikking 2009/750/EG) en accreditatie in alle EETS-gebieden van alle lidstaten. Binnen een termijn van 24 maanden moet een EETS-aanbieder zich accrediteren bij alle EETS-gebieden van een lidstaat waarin hij actief wil zijn, nadat de EETS-aanbieder de eerste overeenkomst in de betreffende lidstaat heeft gesloten. EETS-aanbieders hebben ook de verplichting ten aanzien van het verstrekken van informatie over het dekkinggebied, het contracteerbeleid voor de EETS en voor het berekenen en heffen van tol.

Tolplichtigen: burgers en bedrijven

Burgers en (transport)bedrijven kunnen naar verwachting gebruikmaken van een beter ontwikkelde toldienstmarkt, omdat er meer EETS-aanbieders beschikbaar komen. Hierdoor worden grensbarrières

verkleind en de administratieve lasten van burgers en bedrijven vermoedelijk verlaagd. Hierna wordt dit nader toegelicht.

6.1 Regeldruk

Administratieve lasten zijn de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan informatieverplichtingen die voortvloeien uit het onderhavige wetsvoorstel. Bestaande regeldruk die niet verandert door de implementatie van EETS-richtlijn of die aan andere regelgeving toebehoort, wordt niet aan dit wetsvoorstel toegerekend. De effecten op het gebied van de eenmalige en structurele administratieve lasten voor ondernemers en dienstaanbieders zijn als volgt:

Transportbedrijven

De implementatie van de richtlijn heeft geen regeldrukgevolgen voor transportbedrijventransportbedrijven. Zij worden niet verplicht om klant te worden van een EETS-aanbieder. Dat is pas aan de orde bij de wetgeving voor een specifiek tolproject en zal dan daarbij worden meegenomen.

EETS-aanbieders

Het aanbieden van EETS door in Nederland gevestigde EETS-aanbieders vereist registratie bij de Dienst Wegverkeer en accreditatie door tolheffers in landen waar zij hun dienst willen aanbieden. Deze registratieplicht valt al onder bestaande wet- en regelgeving, waardoor hier geen regeldrukgevolgen ontstaan.

In de huidige situatie zijn er geen EETS-gebieden in Nederland waar EETS-aanbieders zich kunnen accrediteren en zijn er dus geen administratieve lasten. EETS-aanbieders zijn immers nog niet of beperkt actief in Nederland. Dit kan veranderen door de invoering van een tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en ViA15. Dit heeft als effect dat de eenmalige en structurele administratieve lasten toenemen omdat dienstaanbieders na invoering actief worden.

Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)

Met het ATR zijn de regeldrukgevolgen afgestemd en ATR deelt de analyse dat de Nederlandse implementatie geen noemenswaardige gevolgen heeft voor de regeldruk. Daarom heeft de ATR aangegeven geen noodzaak bestaat tot het geven van een formeel advies.

6.2 Privacy Impact Assessment

Voor dit wetsvoorstel is een Privacy Impact Assessment (PIA) uitgevoerd. De feitelijke gegevensverwerkingen van tolsystemen worden niet door de richtlijn of deze wet geregeld. Voor de uitvoering van de PIA zijn daarom alleen de kaders geanalyseerd, en niet de gegevensverwerkingen die plaatsvinden bij de tolheffing zelf. Het document is opgesteld aan de hand van het Model Gegevensbeschermingseffectbeoordeling Rijksdienst.

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is van toepassing op de verwerking van persoonsgegevens die in het kader van deze wet worden verzameld. De AVG vereist dat gegevens rechtmatig, zorgvuldig en transparant worden verwerkt. Om te toetsen of de persoonsgegevens in de Implementatiewet ook rechtmatig, zorgvuldig en transparant worden verwerkt, is de PIA uitgevoerd.

In de PIA is bepaald wanneer verwerking van persoonsgegevens in de zin van de AVG en Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming (UAVG) aan de orde is. Verder is duidelijk gemaakt dat de voorgestelde verwerking werkelijk noodzakelijk en ter zake doende is.

Dit wetsvoorstel laat veel ruimte aan de separate tolwetgevingen als het gaat om het ingrijpen in de persoonlijke levenssfeer. Er staan geen bepalingen in die een beperking aan tolheffingswetten stellen met betrekking tot grondslag, doel, of soort persoonsgegevens van een bepaalde verantwoordelijke. De proportionaliteitstoets is door het Europees Parlement en de Raad al gemaakt toen de richtlijn werd opgesteld en goedgekeurd. Er staan in het wetsvoorstel geen andere gegevensverwerkingen dan in de richtlijn. De Europese privacy-autoriteit (EDPS) heeft het Europese voorstel getoetst, en een positief oordeel afgegeven.

7. Uitvoering

Algemeen

De impact van dit wetsvoorstel op ICT, privacy en gegevensverwerkingen is naar verwachting beperkt.

RDW

Momenteel registreert de RDW al bedrijven als EETS-aanbieder conform Beschikking 2009/750/EG. De eisen hiervoor zijn in het wetsvoorstel vrijwel gelijk gebleven. Voor de gegevensuitwisseling geldt dat Nederland op grond van artikel 8a van het Kentekenreglement al informatie verstrekt aan bevoegde autoriteiten uit andere landen bij het niet betalen van wegentol. Mogelijk stijgt het aantal verstrekkingen als gevolg van de nieuwe richtlijn. De uitvoeringsconsequenties hiervan, bijvoorbeeld op het bevragen van buitenlandse kentekenregisters via EUCARIS, is al in kaart gebracht in de uitvoeringstoetsen voor tijdelijke tolheffing en het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing.

Tolheffers

Bestaande tolheffers zoals de Westerscheldetunnel hoeven de technologische oplossingen van de richtlijn voor hun systemen pas aan te passen als deze substantieel worden gewijzigd.

Voor toekomstige Nederlandse tolgebieden zoals de Blankenburgverbinding en ViA15, waarvoor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ook tolheffer is, worden de bepalingen uit dit wetsvoorstel in acht genomen bij het ontwikkelen van hun systemen.

Tolheffers stellen een EETS-gebiedsverklaring op die een gedetailleerde beschrijving geeft van de commerciële kadervoorwaarden voor de activiteiten van EETS-aanbieders in het EETS-gebied in kwestie. Een EETS-aanbieder wordt in een EETS-gebied aanvaard als deze voldoet aan de verplichtingen en algemene voorwaarden die in de EETS-gebiedsverklaring zijn vermeld.

Tolheffers zijn zelf verantwoordelijk voor het handhaven van de verplichtingen en algemene voorwaarden uit de EETS-gebiedsverklaring, door deze onderdeel te maken van de overeenkomsten die zij sluiten met EETS-aanbieders.

De bemiddelende instantie

In Richtlijn 2004/52/EG was de verplichting opgenomen om een bemiddelende instantie aan te wijzen die bemiddelt bij onenigheid tussen een EETS-aanbieder en een tolheffer over de contractonderhandelingen en contractuele relatie. In Nederland is deze bepaling nooit geïmplementeerd omdat Nederland geen elektronische tolheffingssystemen heeft die onder Richtlijn 2004/52/EG vielen. In Richtlijn (EU) 2019/520 is eveneens de verplichting opgenomen om een bemiddelende instantie aan te wijzen. In het wetsvoorstel is de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) aangewezen als bemiddelende instantie.

Dit is van belang omdat Nederland de komende jaren een aantal nieuwe elektronische tolheffingssystemen zal introduceren die gebruikmaken van ANPR-technologie (op grond van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburg-verbinding en ViA15) en mogelijk elektronische tolheffingssystemen gaat introduceren met een andere technologieën die onder de richtlijn vallen.

Wanneer tolheffers en EETS-aanbieders een geschil over een Nederlands tolgebied wensen te beslechten, kunnen zij zich voor advies tot de bemiddelende instantie wenden.

De bemiddelende instantie is gemachtigd om na te gaan of de contractvoorwaarden die aan een EETS-aanbieder zijn opgelegd niet-discriminerend zijn. Ook kan zij nagaan of de vergoeding die de tolheffer aanbiedt aan de EETS-aanbieders in overeenstemming is met de beginselen die in dit wetsvoorstel zijn vastgelegd. De methode voor het berekenen van de vergoeding dient transparant en identiek te zijn voor alle EETS-aanbieders.

Registrerende instantie

Organisaties die zich in Nederland willen registreren als EETS-aanbieder, wenden zich tot de RDW. De RDW is ook bevoegd om na registratie na te gaan of de EETS-aanbieders nog voldoen aan bepaalde registratievereisten. Als blijkt dat een EETS-aanbieder niet voldoet aan deze eisen, is de RDW verplicht het register dienovereenkomstig bij te werken. De uiterste consequentie daarvan kan zijn dat de EETS-aanbieder uit het register wordt uitgeschreven, en daarmee de status van EETS-aanbieder verliest. Het spreekt vanzelf dat een besluit met een dergelijke vergaande consequentie overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht zorgvuldig moet worden voorbereid, inclusief het horen van de betreffende EETS-aanbieder. Met de gevolgen voor de EETS-gebruikers van de betreffende EETS-aanbieder zal daarbij ook rekening kunnen worden gehouden, bijvoorbeeld door het hanteren van een termijn. De RDW werkt dit verder in beleid uit.

De RDW was in het kader van de «oude» EETS-richtlijn 2004/52/EG al belast met deze taak en het is aangewezen deze taak ook in het onderhavige wetsvoorstel bij de RDW neer te leggen. De RDW is een zelfstandig bestuursorgaan dat is ingesteld voor strikt regelgebonden uitvoering in een groot aantal gevallen, artikel 3, eerste lid, onder b, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen. Er rust een moratorium op regelgebonden uitvoering als instellingsmotief voor nieuwe zelfstandige bestuursorganen. De RDW is reeds voor dat moratorium ingesteld op basis van regelgebonden uitvoering. Om die reden is het toegestaan deze taak bij de RDW te beleggen.

De kerntaken van de RDW liggen op het gebied van registratie, informatie-verstrekking, toelating, toezicht en controle en documentafgifte. De reden dat de registratietaak door de RDW wordt uitgeoefend is dat deze taak sterk uitvoerend van aard is en nauw aansluit bij de bestaande taken van de RDW.

De registratie als EETS-aanbieder wordt verleend als de dienstaanbieder in het bezit is van een EN ISO 9001-certificaat of gelijkwaardige erkenning, over de nodige technische apparatuur beschikt en in het bezit is van de EG-verklaringen of certificaat van conformiteit van de interoperabiliteits-onderdelen, bekwaam is om elektronische toldiensten te verstrekken of bekwaam is op andere relevante gebieden, over de nodige financiële draagkracht beschikt, een alomvattend risicobeheersplan handhaaft dat minstens om de twee jaar aan een controle moet worden onderworpen en betrouwbaar is.

Iedere EETS-aanbieder is op grond van de nieuwe EETS-richtlijn vrij om zich te vestigen in een lidstaat van zijn keuze. Dat hoeft dus geen lidstaat te zijn waar hij ook actief als dienstaanbieder zal opereren. Hij zal zich dan in die lidstaat van vestiging moeten registreren (artikel 2, zesde lid, Richtlijn (EU) 2019/520). De tolheffer van een bepaald EETS-gebied – ongeacht in welke lidstaat – is verplicht om een geregistreerde EETS-aanbieder te aanvaarden als die EETS-aanbieder naast de registratie ook voldoet aan de door de tolheffer opgestelde EETS-gebiedsverklaring waarin de verplichtingen en algemene voorwaarden zijn vermeld (artikel 6, vierde lid, Richtlijn (EU) 2019/520). Zoals beschreven is in paragraaf 3.1 van deze toelichting is de markt van EETS-aanbieders onder Richtlijn 2004/52/EG niet goed van de grond gekomen. Met de aanscherpingen van de nieuwe EETS-richtlijn is nu al een toename van het aantal geregistreerde EETS-aanbieders in Europa waar te nemen. Een van de aanscherpingen is dat de interoperabiliteit tussen verschillende tolgebieden moet worden gerealiseerd door EETS (artikel 1, vierde lid, Richtlijn (EU) 2019/520).

Autoriteit Persoonsgegevens

De handhaving van de verplichting om wegentol te betalen, het identificeren van het voertuig en van de eigenaar of houder van het voertuig waarvoor een niet-betaling van wegentol werd vastgesteld, en het verzamelen van gegevens over de gebruiker om te waarborgen dat de tolheffer zijn verplichtingen aan de belastingautoriteiten nakomt, gaan gepaard met de verwerking van persoonsgegevens. Die verwerking geschiedt met inachtneming van de Unievoorschriften zoals onder meer vastgesteld in Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad. De Autoriteit Persoonsgegevens ziet toe op naleving van deze bepalingen. De bepalingen voor de kennisgeving van het niet betalen van wegentol en de daaropvolgende afhandelingsprocedure kunnen worden getoetst door de bestuursrechter.

Minister

Voor de naleving van de verplichtingen die in artikel 41 van het wetsvoorstel zijn opgenomen, kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat daartoe een last onder dwangsom of een last onder bestuursdwang opleggen. De keuze voor dit instrumentarium is gestoeld op de noodzakelijkheid van het herstellen van eventuele overtredingen om daarmee de gevolgen voor EETS-gebruikers zoveel mogelijk te beperken.

Daarom is dus de keuze gemaakt voor een herstelmaatregel in plaats van strafmaatregel zoals een bestuurlijke boete.

8. Toezicht en handhaving

In het wetsvoorstel is voorzien in grondslagen voor aanwijzing van ambtenaren die het nalevingstoezicht conform titel 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht zullen uitvoeren en voor de bestuursrechtelijke handhaving van de verplichtingen die in het wetsvoorstel zijn opgenomen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zal de rol van toezicht-houder vervullen. Deze toezichthouder houdt op grond van artikel 41 wetsvoorstel toezicht op de naleving van wettelijke bepalingen voor zowel de tolheffers als de EETS-aanbieders.

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

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

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

Met het beoogde toezicht door de ILT wordt voorzien in uniform toezicht op de verplichtingen voor tolheffers en EETS-aanbieders, bedoeld in artikel 41 van het wetsvoorstel.

In artikel 42 van het wetsvoorstel is opgenomen dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd is om ter handhaving van de voorschriften, bedoeld in artikel 41, een last onder bestuursdwang of, op grond van artikel 5:32 Awb, een last onder dwangsom kan opleggen. Als de Minister echter zelf de tolheffer is, zal geen last onder dwangsom of een last onder bestuursdwang worden opgelegd maar zal de toezicht-houder ten behoeve van de naleving van de voorschriften onder andere gebruik maken van instrumenten als signalering en audits.

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is vooralsnog de enige tolheffer voor elektronische tolheffingssystemen die onder dit wetsvoorstel valt en andere tolheffers worden op korte termijn niet

voorzien. De Minister is tolheffer voor de Blankenburgverbinding en de ViA15. De rol van tolheffer zal in die gevallen namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat worden uitgevoerd door een publieke uitvoeringsorganisatie. De ILT ziet erop toe dat die uitvoeringsorganisatie de verplichtingen uit de toekomstige Wet implementatie EETS-richtlijn nakomt.

9. Financiële gevolgen

De financiële gevolgen voor het Rijk zijn gering. Er is een geringe toename in de uitvoeringslasten voor de rijksoverheid als tolheffer door de verplichting van het opstellen van een EETS-gebiedsverklaring. Verder is er een toename in uitvoeringslasten voor de RDW als gevolg van de verruiming van taken. Deze worden nader gespecificeerd in de uitvoeringstoets van de RDW. Wel zijn er financiële gevolgen voor dienstaanbieders als gevolg van de verplichting om het accreditatieproces te doorlopen in alle EETS-gebieden in Nederland. Omdat op dit moment nog weinig kengetallen beschikbaar zijn, is het in deze fase nog niet mogelijk deze financiële gevolgen te kwantificeren.

10. Evaluatie en monitoring

De lidstaten zijn verplicht om elke drie jaar een uitgebreid verslag op te stellen. In dat verslag staat hoeveel geautomatiseerde zoekopdrachten de lidstaat op het grondgebied waarvan een geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden, heeft gevraagd aan het nationaal contactpunt van de lidstaat van registratie. Ook het aantal mislukte verzoeken staat in het verslag.

Het uitgebreide verslag bevat ook een beschrijving van de situatie op nationaal niveau rond de afhandeling van gevallen van niet-betaling van wegentol, op basis van het gedeelte gevallen van niet-betaling van wegentol waarvoor een kennisgeving werd verstuurd.

De overige bepalingen uit het wetsvoorstel worden zesjaarlijks geëvalueerd, gelijktijdig met de genoemde verslaglegging.

11. Advies en consultatie

Het wetsvoorstel is voor een uitvoeringstoets aangeboden aan de RDW, de ILT, de Autoriteit Persoonsgegevens, de Raad voor de rechtspraak en Rijkswaterstaat.

Naast het onderhavige wetsvoorstel is ook een wetsvoorstel vrachtwagenheffing in voorbereiding. Dit conceptwetsvoorstel is bij de adviezen en consultaties in ogenschouw genomen.

RDW

De RDW vraagt om consistent gebruik van de definities in het onderhavige wetsvoorstel in relatie tot het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing. De definities uit beide wetsvoorstellen sluiten op elkaar aan. Verder vraagt RDW aandacht voor de regeling in artikel 7 van het wetsvoorstel betreffende de periodieke controle van de EETS-aanbieder voor wat betreft het voldoen aan de eisen voor registratie.

Aan het verzoek van RDW om zelf eisen vast te stellen aan de te verstrekken gegevens bij een aanvraag tot registratie in plaats van een ministeriële regeling is niet tegemoetgekomen. Bij het opstellen van de

ministeriële regeling zal evenwel gebruik worden gemaakt van de expertise van RDW op het terrein van de registratieprocedure.

Ook is geen gehoor gegeven aan het verzoek van RDW om RDW in het wetsvoorstel zelf op te nemen als nationaal contactpunt. Beoogd is om de RDW bij ministeriële regeling aan te wijzen als nationaal contactpunt en contactbureau.

Op het gebied van de gegevensuitwisseling is er door RDW op gewezen om overeenkomstig de richtlijn een doelbinding en grondslag voor het gebruik van EUCARIS in het wetsvoorstel op te nemen. Dit is overgenomen. In het wetsvoorstel is toegevoegd dat de softwaretoepassing EUCARIS gebruikt wordt voor de uitwisseling van informatie. Alsmede is opgenomen dat deze informatie door het nationaal contactpunt (RDW) alleen verstrekt mag worden aan andere nationale contactpunten in de Unie.

In relatie tot het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing is opgemerkt dat het opnemen van een grondslag en doelbinding voor internationale uitwisseling van gegevens met betrekking tot de in het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing genoemde overtredingen nodig is. Het opnemen van een grondslag en doelbinding in het onderhavige wetsvoorstel is niet nodig, omdat deze overtredingen onder de reikwijdte vallen van het niet betalen van wegentol zoals gedefinieerd in de richtlijn. Dit zal worden verduidelijkt in het wetsvoorstel vrachtwagenheffing.

Tot slot is gesteld dat de doelbindingen in artikel 40 beperkt zouden moeten worden tot de internationale gegevensuitwisseling voor het niet betalen van wegentol. Dit is overgenomen. Het doel om grensoverschrijdend gegevens uit te wisselen is uitsluitend toegestaan als het gaat om de constatering dat er geen wegentol is betaald.

ILT

De ILT is verzocht een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit te voeren. De ILT vraagt in de HUF-toets allereerst om nadere specificatie van de artikelen uit de EETS-wet waarop het toezicht ziet. Naar aanleiding daarvan is in artikel 41 van het onderhavige wetsvoorstel opgenomen op welke artikelen het toezicht precies ziet.

Daarnaast geeft de ILT aan dat als de Minister van Infrastructuur en Waterstaat zelf de tolheffer is geen last onder bestuursdwang wordt opgelegd, maar gebruik gemaakt wordt van instrumenten als signalering en audits.

In het kader van het conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing heeft volgens de ILT ook de inrichting van de samenwerking met de RDW voor de naleving van de tolplicht aandacht. ILT geeft aan dat deze samenloop van toezicht en handhaving mogelijk spanning oplevert. Daarom is in paragraaf 8 van de memorie van toelichting opgenomen dat de ILT in dat geval een organisatorische voorziening zal treffen om vermenging van taken te voorkomen.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor de gevolgen van het wetsvoorstel voor de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViaA15. De noodzakelijke aanpassingen van deze wet aan het onderhavige wetsvoorstel zal via een separaat wijzigingstraject plaatsvinden.

Daarnaast verzoekt Rijkswaterstaat om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de tekst van de richtlijn. Dit is gezien het streven om de richtlijn zo zuiver mogelijk te implementeren ook het uitgangspunt geweest. Verder vraagt Rijkswaterstaat aandacht voor enkele van de in het wetsvoorstel gehanteerde definities.

Raad voor de rechtspraak

De Raad voor de rechtspraak heeft blanco geadviseerd op het wetsvoorstel.

Autoriteit Persoonsgegevens

De Autoriteit Persoonsgegevens heeft blanco geadviseerd op het wetsvoorstel.

12. Overgangsrecht en inwerkingtreding

Het wetsvoorstel bevat overgangsrecht ten behoeve van bestaande registraties van EETS-aanbieders door de RDW. De inwerkingtreding is voorzien op 19 oktober 2021.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 (begripsbepalingen)

In artikel 1 zijn de begripsbepalingen opgenomen.

accreditatie

De accreditatie is een door de tolheffer opgezette en beheerde procedure die een EETS-aanbieder moet doorlopen alvorens in een EETS-gebied EETS te mogen aanbieden.

bemiddelende instantie

De bemiddelende instantie maakt bemiddeling mogelijk tussen tolheffers die beschikken over een EETS-gebied op het grondgebied van de lidstaat en EETS-aanbieders die met die tolheffers overeenkomsten hebben gesloten of daarover onderhandelen. Met name is deze instantie bevoegd om na te gaan of de door de tolheffer opgelegde contractvoorwaarden niet-discriminerend zijn. Ook is zij bevoegd om na te gaan of de EETS-aanbieders volgens de in artikel 7 van Richtlijn (EU) 2019/520 vastgestelde beginselen worden vergoed.

boordapparatuur

Boordapparatuur wordt in de praktijk ook wel aangeduid als OBU (*on-board unit*, deze term komt in de richtlijn en het wetsvoorstel echter niet voor) of beter OBE (*on-board equipment*, dat in de Engelse taalversie het begrip is voor boordapparatuur). Het betreft alle aan boord van een voertuig geïnstalleerde of meegenomen hardware- en softwarecomponenten die worden gebruikt als onderdeel van de toldienst, teneinde gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en van op afstand te ontvangen/verzenden, als een afzonderlijk toestel of geïntegreerd in het voertuig.

contactbureau

Het contactbureau is een bureau dat op grond van artikel 18 van Richtlijn (EU) 2019/520 moet worden aangewezen als een lidstaat ten minste twee EETS-gebieden op zijn grondgebied heeft.

EETS-aanbieder

De EETS-aanbieder is een schakel tussen de tolheffer en de EETS-gebruiker. De EETS-aanbieder sluit een overeenkomst met een EETS-gebruiker om de gebruiker toegang te verlenen tot de EETS. De EETS-aanbieder maakt de tolgelden over aan de tolheffer.

EETS-conform systeem

Het EETS-conform systeem is een technische term voor het aanduiden van de reeks elementen van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer die specifiek noodzakelijk zijn voor de integratie van EETS-aanbieders in het systeem en voor het functioneren van EETS. De term heeft betekenis in de context van artikel 23, waar de kosten voor een EETS-conform systeem de grondslag zijn voor het bepalen van de vaste kosten van de tolheffer die, wanneer die niet in de tolgelden zijn begrepen, in aftrek kunnen komen op de vergoeding die de tolheffer verschuldigd is aan de EETS-aanbieder. Daarnaast heeft de term betekenis in de context van de experimenteerbepaling.

EETS-gebied

Het EETS-gebied is het gedeelte van de weginfrastructuur (inclusief veerponten) waarvoor tol wordt geïnd met een elektronisch tolheffingssysteem.

EETS-gebiedsverklaring

De EETS-gebiedsverklaring is de verklaring die is opgesteld door de tolheffer en waar de EETS-aanbieder moet voldoen.

EETS-gebruiker

EETS-gebruikers kunnen natuurlijke personen of rechtspersonen zijn, die een contract hebben met de EETS-aanbieder om toegang te krijgen tot de Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS). Niet alle tolplichtige houders of eigenaren van voertuigen die gebruikmaken van een EETS-gebied zijn dus EETS-gebruikers. Dergelijke «gebruikers» hebben de keuze om EETS-gebruiker te worden en doen dat door een overeenkomst aan te gaan (een abonnement) met een EETS-aanbieder. Hun gebruikerservaring en betalingsregime wordt dan bepaald door de regels van de EETS en niet langer door de specifieke, nationale of lokale regels voor een bepaald EETS-gebied.

elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer

Van een elektronisch tolheffingssysteem is alleen sprake als de verplichting voor de gebruiker om tolgeld te betalen uitsluitend ontstaat door en gekoppeld is aan de automatische detectie van de aanwezigheid van het voertuig op een bepaalde locatie, en deze detectie geschiedt door middel van communicatie op afstand met boordapparatuur in het voertuig (*on-board equipment* of OBE in de Engelse taalversie) of door middel van automatische nummerplaatherkenning (*automatic number plate recognition*, ANPR).

Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS)

De richtlijn en het wetsvoorstel gaan met name over de Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS), die eveneens een toldienst is in de zin van de richtlijn, maar dan een die wordt aangeboden in alle EETS-gebieden van ten minste vier lidstaten door speciaal daartoe geregistreerde en geaccrediteerde EETS-aanbieders.

geautomatiseerde zoekopdracht

Een geautomatiseerde zoekopdracht is een online-toegangsprocedure voor het raadplegen van de databanken van één, meerdere of alle lidstaten.

geschiktheid voor gebruik

Geschiktheid voor gebruik is de technische term ter aanduiding van het vermogen van een interoperabiliteitsonderdeel om een specifieke prestatie te verrichten en te blijven verrichten zolang het in gebruik is, waarbij een representatieve integratie in de EETS met betrekking tot het systeem van een tolheffer gewaarborgd moet zijn.

hoofddienstaanbieder

Een hoofddienstaanbieder is in de praktijk een nationale of lokale toldienstaanbieder, niet zijde een EETS-aanbieder, met specifieke verplichtingen. De definitie geeft een niet limitatieve opsomming daarvan, zoals de verplichting om overeenkomsten te sluiten met alle belanghebbende gebruikers, of met specifieke rechten, zoals een specifieke vergoeding of een gegarandeerde langetermijnovereenkomst. Bepalend is steeds dat de hoofddienstaanbieder enkele andere rechten of plichten heeft dan andere aanbieders van toldiensten – deze anderen kunnen dus andere nationale diensaanbieders zijn (als die in het betreffende EETS-gebied zijn toegelaten) – of EETS-aanbieders, die overeenkomstig dit wetsvoorstel toegelaten moeten worden.

houder

De definitie van het begrip houder hanteert de Europese term uit de richtlijn (de persoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven, zoals gedefinieerd in het recht van de lidstaat van inschrijving). Het kan immers gaan om inschrijvingen uit andere lidstaten. Voor zover het de inschrijvingen in Nederland betreft, gaat het dus om de inschrijvingen van het voertuig in het kentekenregister overeenkomstig de artikelen 36 en 37 van de Wegenverkeerswet 1994.

ingrijpend gewijzigd systeem

Het begrip ingrijpen gewijzigd systeem speelt een bepalende rol bij de vraag of een tolheffer een EETS-gebiedsverklaring moet herzien en draait om de vraag of de verandering van het systeem zodanig is dat EETS-aanbieders genoodzaakt zijn wijzigingen aan te brengen in de interoperabiliteitsonderdelen die zij gebruiken, zoals het herprogrammeren of het aanpassen van de interfaces van hun backoffice, en wel in die mate dat heraccreditatie nodig is.

interoperabiliteitsonderdeel

De interoperabiliteit van de EETS is afhankelijk van de met de term interoperabiliteitsonderdeel aangeduide basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van apparatuur die deel uitmaken of bestemd zijn om deel uit te maken van de EETS. Het kan overigens gaan om zowel materiële als immateriële zaken, zoals software. Boordapparatuur kan onderdeel vormen van de interoperabiliteitsonderdelen.

licht voertuig

Een licht voertuig is een voertuig met een maximaal toegestane massa van niet meer dan 3.500 kg. Het onderscheid tussen zwaar of licht voertuig heeft te maken met de mogelijkheid om tot 2027 boordapparatuur voor lichte voertuigen te gebruiken zonder GPS, omdat lichte voertuigen – in de praktijk gaat het doorgaans om personenauto's – nu alleen nog elektronische tolheffingssystemen kennen die gebruikmaken van de techniek DSRC. De verwachting is dat vanaf 2027 die markt wel zal zijn ontwikkeld (Commissievoorstel 2017).

lidstaat van inschrijving

De lidstaat van inschrijving is de lidstaat waarin het voertuig waarvoor wegentol verschuldigd is, is ingeschreven. Voor zover het in Nederland ingeschreven voertuigen betreft, gaat het om inschrijving in het kentekenregister.

niet-betaling van wegentol

Het begrip niet-betaling van wegentol wordt gebruikt voor de overtreding die bestaat uit het niet-betalen door een weggebruiker van wegentol in een lidstaat, zoals gedefinieerd in de desbetreffende nationale voorschriften van die lidstaat. Niet elk geval van niet-betalen onder EETS is onmiddellijk een overtreding. Als bijvoorbeeld sprake is van te late betaling door een EETS-gebruiker aan diens EETS-aanbieder, laat dit doorgaans onverlet de verplichting van de EETS-aanbieder om ter zake van dezelfde tolmelding of niet-tolmelding de tolheffer te betalen. Van een overtreding tegenover de tolheffer zal dan praktisch geen sprake zijn, omdat de EETS-aanbieder de EETS-gebruiker in de gelegenheid zal stellen zijn onregelmatigheden in diens gebruikersrekening te vereffenen. Is dat niet het geval of wordt bijvoorbeeld met een ongeldig verklaarde boordapparatuur gereden, dan komt de EETS-gebruiker wel in overtreding en zal de tolheffer de betaalplicht kunnen handhaven.

Richtlijn (EU) 2019/520

Dit betreft de zogenoemde EETS-richtlijn.

tolcontextgegevens

De tolcontextgegevens zijn gegevens die gebruikt worden om het tolgeld te bepalen. De tolcontextgegevens worden in de EETS-gebiedsverklaring opgenomen.

toldienst

Het begrip toldienst of – zo wordt in de richtlijn in dezelfde betekenis ook gebruikt – «tolheffingsdienst», is een verzamelterm voor elektronische toldiensten die worden verleend in een of meer EETS-gebieden. De

richtlijn vooronderstelt het bestaan van nationale (of lokale) elektronische toldiensten of tolheffingsdiensten. Deze worden vaak aangeboden voor een bepaald EETS-gebied, al kan het ook om meerdere EETS-gebieden gaan. Het maakt voor het begrip niet uit door wie de toldienst wordt verleend. De richtlijn en het onderhavige wetsvoorstel regelen deze nationale toldiensten niet, zij het dat de richtlijn wel enkele bepalingen bevat die betrekking hebben op de hoofddienstaanbieder. Dat blijft onderwerp van de specifieke wettelijke of buitenwettelijke regelingen voor het betreffende toldomein.

toldienstaanbieder

Net als het begrip toldienst is toldienstaanbieder een verzamelnaam voor aanbieders van een nationale toldienst aan klanten in een of meer EETS-gebieden voor een of meer voertuigcategorieën en voor EETS-aanbieders. De richtlijn vooronderstelt blijkens de bepalingen over gegevensuitwisseling dat een nationale (of lokale) toldienstaanbieder (niet zijnde een EETS-aanbieder) tot dezelfde entiteit kan behoren als de tolheffer.

tolgeld

Voor een toelichting op het begrip tolgeld wordt verwezen naar de toelichting bij het begrip wegentol.

tolheffer

De tolheffer is de publieke of private entiteit die tolgelden heft op het gebruik van voertuigen in een EETS-gebied in Nederland. Dit betekent dat alle tolheffers onder dit wetsvoorstel vallen ongeacht hun rechtsvorm, bijvoorbeeld een tolheffer in de hoedanigheid van bestuursorgaan of in de hoedanigheid van een privaatrechtelijke rechtspersoon als een B.V. of een N.V. Volledigheidshalve wordt daarbij nog opgemerkt dat de tolheffer alleen onder de richtlijn valt voor zover de tol wordt geheven met een elektronisch tolheffingssysteem waarbij gebruik wordt gemaakt van de technologieën, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de EETS-richtlijn. Tolheffers die gebruik maken van andere technologieën vallen ook onder die richtlijn op het moment dat zij substantiële technologische verbeteringen worden doorgevoerd (artikel 3, tweede lid, van de EETS-richtlijn).

tolmelding

Of een bepaald voertuig daadwerkelijk in een bepaald EETS-gebied aanwezig is, wordt bevestigd door een mededeling aan de tolheffer die in de richtlijn de *tolmelding* wordt genoemd. De tolmelding vervult een centrale rol in de EETS. Het is de mededeling aan een tolheffer, in een vorm die is vastgesteld door de toldienstaanbieder en de tolheffer, waarmee de aanwezigheid van een voertuig in een EETS-gebied wordt bevestigd. In de elektronische tolheffingsystemen is de tolmelding dus het cruciale gegeven in het gegevensverkeer tussen toldienstaanbieder en tolheffer ter bevestiging van het bestaan van een feit dat – gelet op de tolcontextgegevens – als gevolg heeft dat tol betaald moet worden.

De onderbouwing van een tolmelding in een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer vloeit voort uit de automatische detectie van het voertuig (door middel van boordapparatuur of ANPR) en de controle of deze detectie niet afkomstig is van ongeldig verklaarde boordapparatuur. De automatische detectie is de *trigger* voor het ontstaan van de betalingsplicht van de betreffende houder of eigenaar van het voertuig, ter zake van het gebruik van het EETS-gebied. In het elektro-

nische tolheffingssysteem voor het wegverkeer waarop dit wetsvoorstel van toepassing is, is de betalingsplicht voor de gebruiker ook uitsluitend daaraan gekoppeld (zie de definitie van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer). Dat kan zijn door een onderbouwde tolmelding of, als deze ongeldig verklaarde boordapparatuur gebruikt, een onderbouwde niet-tolmelding. De tolmelding zal gedaan worden in een vorm die door tolheffer en EETS-aanbieder onderling is afgesproken. Dat zal ook afhankelijk zijn van de gehanteerde technologie. Bij microgolven zal de tolmelding door de tolheffer aan de EETS-aanbieder worden verstrekt (zie artikel 33 en zie ook artikel 4, zesde lid).

voertuig

Onder voertuig wordt verstaan een en motorvoertuig, of een samenstel van voertuigen, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het vervoer over de weg van passagiers of goederen. In dit wetsvoorstel is het begrip uit de richtlijn overgenomen en niet het begrip motorrijtuig van de Wegenverkeerswet 1994. In de praktijk zal het daarmee overeenkomen.

voertuigclassificatieparameters

Behalve de tolcontextgegevens en de tolmelding, zijn voor het berekenen van het tolgeld in een concreet geval ook voertuigclassificatieparameters nodig: de concrete voertuiginformatie over het gedetecteerde voertuig, waarmee op basis van de tolcontextgegevens, het tolgeld voor dat voertuig in het betreffende tolgebied kan worden berekend.

wegentol

Wegentol en tolgeld zijn synoniem en hebben voor Nederlandse begrippen een zeer ruime betekenis. Wegentol ziet op de vergoeding die door de weggebruiker moet worden betaald om zich te mogen verplaatsen op een weg, een wegnnet, een kunstwerk, zoals een brug of een tunnel, of een veerpont.

Artikel 2 (toepassingsbereik)

Op grond van het eerste lid zal de wet van toepassing zijn op weginfrastructuur (inclusief veerponten) waarop tolgeld wordt geïnd met een elektronisch tolheffingssysteem.

Het tweede lid bepaalt dat een aantal artikelen niet van toepassing is op tolheffingssytemen die niet elektronisch zijn en op kleine, strikt lokale systemen, waarvoor de kosten van aanpassing, inclusief het recht op vergoeding van de EETS-aanbieders, aan de artikelen 3 tot en met 38 onevenredig zijn in verhouding tot de opbrengst. Dit hangt onder andere af van het verwachte volume aan EETS-gebruikers in het betreffende tolgebied. Als dat volume gering is, bijvoorbeeld omdat er geen vrachtverkeer is dat gebruikmaakt van de verbinding terwijl EETS-aanbieders voor personenvervoer afwezig zijn, dan staat het daarmee niet in verhouding dat de tolheffer aan de technologische eisen en de procedurele eisen moeten voldoen om alle EETS-aanbieders een accreditatieprocedure te bieden die in Nederland actief willen worden.

De overige artikelen van het wetsvoorstel zijn dus wel van toepassing op deze systemen. Dat heeft met name betrekking op de uitwisseling van kentekengegevens tussen lidstaten bij het niet-betalen van tol.

Op grond van het derde lid is het wetsvoorstel niet van toepassing op parkeergelden.

HOOFDSTUK 2. TECHNOLOGISCHE OPLOSSINGEN

Artikel 3 (technologische vereisten tolheffingssystemen)

Eerste lid

Nieuwe elektronische tolheffingssystemen moeten voor de elektronische tolheffingstransacties gebruikmaken van één of meer van de technologieën, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel a, b, of c, van Richtlijn (EU) 2019/520. Op dit moment zijn dat satellietplaatsbepaling, mobiele communicatie of 5,8 GHz microgolfttechnologie.

Tweede lid

Als sprake is van bestaande systemen waarvoor OBE moet worden geïnstalleerd of gebruikt, dan is toepassing van deze technologieën pas vereist als substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd.

Artikel 4 (technologische vereisten boordapparatuur)

Eerste lid

Boordapparatuur wordt door EETS-aanbieders verstrekt aan de EETS-gebruikers. Deze boordapparatuur moet voldoen aan de drie algemene eisen die in dit lid worden genoemd. Geschiktheid voor gebruik is een gedefinieerde term (zie de toelichting bij artikel 1). De interoperabiliteit zal afhangen van de interoperabiliteitsonderdelen, waarvoor in het wetsvoorstel een beoordelingsprocedure is geregeld voor het voldoen aan de specificaties. Hetzelfde geldt voor de mogelijkheid van communicatie. Onderdeel d ziet op het vereiste van de toepassing van de radioapparatuurrichtlijn en de EMC-richtlijn (richtlijn voor elektromagnetische compatibiliteit). Deze richtlijnen zijn geïmplementeerd in Hoofdstuk 10 van de Telecommunicatiewet, het Besluit radioapparaten 2016, en de ITS-regeling. Deze regelgeving implementeert de EMC-richtlijn en de richtlijn radioapparatuur, die ook op boordapparatuur of interoperabiliteitsonderdelen van toepassing kan zijn. Om binnen de reikwijdte van de richtlijn radioapparatuur te vallen, moet een apparaat radiogolven uitzenden of ontvangen of beide. Als een apparaat dit niet doet maar wel in staat is elektromagnetische storingen te veroorzaken, dan valt het onder de reikwijdte van de EMC-richtlijn. Onder de EMC-richtlijn is er een onderscheid gemaakt tussen apparaten en vaste installaties.

Tweede lid

Boordapparatuur die gebruikmaakt van satellietplaatsbepaling en in de handel is gebracht na 19 oktober 2021 moet verenigbaar zijn met de plaatsbepalingsdiensten die worden verleend door Galileo (GNSS) en het augmentation system EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service).

Derde, vierde en vijfde lid

Deze onderdelen geven de mogelijkheid om boordapparatuur (die uit hardware en software kan bestaan) te integreren met hardware en software die is ingebouwd in het voertuig, en regelt de daarvoor te gebruiken technologieën.

Zesde lid

Het uitgangspunt is één unit boordapparatuur per voertuig. Dat uitgangspunt vloeit ook voort uit de notie van toldienst en uit het begrip boordapparatuur (dat «alle» componenten omvat); het zesde lid maakt een uitzondering op onderdeel c van het eerste lid. De strekking van dit onderdeel is dat EETS-aanbieders tot 31 december 2027 afzonderlijke boordapparatuur voor 5,8 GHz microgolfttechnologie beschikbaar mogen stellen aan EETS-gebruikers van lichte voertuigen.

HOOFDSTUK 3. EETS-REGISTER EN REGISTRATIE EETS-AANBIEDERS

Artikel 5 (contactbureau)

Bij ministeriele regeling wordt beoogd de Dienst Wegverkeer als het contactbureau, bedoeld in artikel 18 van de Richtlijn(EU) 2019/520, aan te wijzen dat zorgt voor de contacten tussen de tolheffer en de EETS-aanbieder. In ieder geval het e-mailadres en het telefoonnummer van het contactbureau zijn terug te vinden in het EETS-register. Zie in dit verband ook het voorgestelde artikel 40 over de implementatie van de bepalingen over grensoverschrijdende gegevensuitwisseling.

Artikel 6 (EETS-register)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat houdt in de huidige situatie het register bij. Het ligt organisatorisch echter meer voor de hand dat de Dienst Wegverkeer als registratieverlenende instantie ook het register bijhoudt. Het eerste lid voorziet daarin. De te registreren gegevens zijn in artikel 11 van Richtlijn (EU) 2019/520 gespecificeerd. De richtlijn schrijft ook voor dat het register accuraat en actueel dient te zijn. De regels die daartoe zijn opgenomen, komen overeen met vergelijkbare regels voor het kentekenregister in de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 7 (registratie EETS-aanbieders)

De registratie van EETS-aanbieders die in Nederland zijn gevestigd, is ook nu al een taak van de RDW.³ Registratie is een voorwaarde om te kunnen spreken over EETS-aanbieders. Zonder registratie voldoet een organisatie niet aan de voorwaarden die in het begrip «EETS-aanbieder» besloten liggen. De registratie vindt plaats op aanvraag van de betreffende entiteit. Die entiteit zal op grond van het tweede lid gegevens en de bescheiden bij zijn verzoek moeten overleggen. Op het indienen en afhandelen van de aanvraag zijn de regels van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

De RDW registreert niet alleen maar moet ook voor een aantal registratie-eisen als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn (EU) 2019/520 ten minste eenmaal per jaar nagaan of de EETS-aanbieder nog steeds voldoet. Dat betreft het bezitten van een EN ISO 9001-certificaat of gelijkwaardige erkenning, het beschikken over de nodige financiële draagkracht, het beschikken over een minstens elke twee jaar geaudit risicobeheersplan en betrouwbaar zijn. Als blijkt dat een EETS-aanbieder niet voldoet aan deze eisen en de Dienst Wegverkeer hiervan melding heeft gemaakt in het register, dan ligt het voor de hand dat in eerste instantie de tolheffer nagaat in hoeverre hieraan consequenties verbonden moeten worden. De tolheffer kan in de gebiedsverklaring of in de overeenkomst met de tolheffer consequenties verbinden aan het niet voldoen aan de

³ Artikel 2, onder x, van de Regeling taken Dienst Wegverkeer.

voorwaarden voor registratie. Als ultimum remedium is in het wetsvoorstel de bevoegdheid voor RDW opgenomen om de registratie in te trekken. Het spreekt vanzelf dat een besluit met een dergelijke vergaande consequentie overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht zorgvuldig moet worden voorbereid, inclusief het horen van de EETS-aanbieder die het betreft. Met de gevolgen voor de EETS-gebruikers van de betreffende EETS-aanbieder zal daarbij ook rekening kunnen worden gehouden, bijvoorbeeld door het geven van een termijn voor herstel. Welke gegevens nodig zijn voor de aanvraag en voor het onderzoek wordt verder uitgewerkt in een ministeriële regeling.

HOOFDSTUK 4. ACCREDITATIE

Artikel 8 (EETS-overeenkomsten)

Eerste en tweede lid

Het begrip EETS-overeenkomsten is overgenomen uit de richtlijn, waar het niet gedefinieerd wordt; er zou verschil van mening kunnen ontstaan over de vraag of EETS-overeenkomsten slaan op overeenkomsten met tolheffers of op overeenkomsten met EETS-gebruikers. In de context van dit artikel gaat het om dat eerste. Daarom is «met tolheffers» toegevoegd.

Derde lid

Dit onderdeel implementeert artikel 6, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2019/520. Als het EETS-gebied niet voldoet aan de technologische eisen van artikel 3 of van de procedurele eisen in deze paragraaf over accreditatie, dan is de tolheffer verplicht in overleg te treden. Als het EETS-gebied niet de technologische oplossingen hanteert van artikel 3, eerste lid, zal de EETS-aanbieder een bemiddelingsprocedure kunnen starten om de tolheffer te bewegen alsnog te voldoen aan diens verplichtingen. Als de tolheffer nog niet voldoet aan de technologische eisen van artikel 3, eerste lid, maar dat op grond van artikel 3, tweede lid, gerechtvaardigd is omdat het een bestaand systeem met een andere technologie betreft, dan treedt de tolheffer ook in overleg met de EETS-aanbieder. De tolheffer is dan evenwel nog niet per definitie in overtreding van artikel 3. In deze situatie, is de waarschijnlijke uitkomst van het overleg dat tussen EETS-aanbieder en tolheffer geen overeenkomst tot stand komt zolang geen substantiële technologische verbetering wordt doorgevoerd. Dat kan dan niet aan de EETS-aanbieder worden tegengeworpen (zie het vierde lid).

Artikel 9 (non-discriminatoire toegang)

Eerste lid

Het eerste lid bevat de implementatie van het verbod op discriminatie dat is opgenomen in artikel 6, derde lid, van Richtlijn (EU) 2019/520.

Tweede lid

Een EETS-aanbieder kan zich aanmelden voor accreditatie. Aanvaarding van dat aanbod door de tolheffer brengt dan de overeenkomst tot stand. In het tweede lid is bepaald dat de tolheffer verplicht is om een EETS-aanbieder te aanvaarden als hij voldoet aan de verplichtingen en algemene voorwaarden die in de EETS-gebiedsverklaring zijn opgenomen. Het ligt voor de hand dat de voorwaarden uit de EETS-gebiedsverklaring van toepassing worden verklaard in de overeenkomst. Uit het tweede lid vloeit voort dat over de voorwaarden in de

EETS-gebiedsverklaring niet kan worden onderhandeld. Het begrip «algemene voorwaarden» is overgenomen uit de richtlijn en moet niet worden verward met de algemene voorwaarden als bedoeld in afdeling 3, van titel 5 van Boek 6 van het Burgerlijk Wetboek. Algemene voorwaarden in zin van artikel 6:234 van het Burgerlijk Wetboek kunnen alleen deel uitmaken van de commerciële voorwaarden die in een EETS-gebiedsverklaring worden opgenomen voor zover deze en het daarop toepasselijke recht verenigbaar zijn met de eisen die deze Implementatiewet aan de EETS-gebiedsverklaring stelt.

Artikel 10 (EETS-gebiedsverklaring)

De tolheffer stelt een EETS-gebiedsverklaring op die in acht moet worden genomen bij het sluiten van de overeenkomst tussen de tolheffer en de EETS-aanbieder. De EETS-gebiedsverklaring is een privaatrechtelijk instrument met de algemene voorwaarden voor EETS-aanbieders inzake toegang tot zijn EETS-gebieden. Met artikel 10 wordt artikel 6, tweede lid, van Richtlijn (EU) 2019/520 geïmplementeerd.

Het tweede lid geeft aan wat de EETS-gebiedsverklaring in ieder geval dient te bevatten. Als de EETS-gebiedsverklaring hier niet aan voldoet kan op grond van artikel 42 van het wetsvoorstel een last onder bestuursdwang of – in samenhang met artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht – een last onder dwangsom worden opgelegd. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat deze verplichting ook geldt voor tolheffers die wel gebruikmaken van een elektronisch tolheffingssysteem, maar met toepassing van artikel 3, tweede lid, nog niet gebruikmaken van de technologie, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het wetsvoorstel.

Artikel 11 (tijdige bekendmaking)

De EETS-gebiedsverklaring dient – bij de eerste opstelling ervan of bij een ingrijpende wijziging van het systeem – ook gebruikt te worden voor de planning van de conformiteitsbeoordeling en de beoordeling van de geschiktheid voor gebruik. Het gaat hier overigens om in de begripsbepaling gedefinieerde begrippen. De procedure waarvan de doorlooptijd in acht genomen moet worden, wordt vastgesteld door uitvoeringshandelingen van de Europese Commissie op basis van artikel 15, zevende lid, van Richtlijn (EU) 2019/520.

Artikel 12 (testomgeving boordapparatuur)

De boordapparatuur vormt een belangrijk onderdeel van de interoperabiliteitsonderdelen van de dienst. Om de geschiktheid voor gebruik daarvan *in het EETS-gebied* te kunnen testen, moet de tolheffer voorzien in een testomgeving. Het testen is onderdeel van de certificering, oftewel de afgifte van EG-verklaringen van geschiktheid voor gebruik, als bedoeld in artikel 13, tweede lid. Het testen kan kostendekkend worden verhaald op de EETS-aanbieders of hun gemachtigden.

Artikel 13 (eisen aan interoperabiliteitsonderdelen)

Dit artikel bevat de belangrijkste eisen die worden gesteld aan de interoperabiliteitsonderdelen. De conformiteit met deze eisen wordt getoetst in de certificeringsprocedure die is gericht op de conformiteit met de specificaties en de geschiktheid voor het gebruik.

Als aangetoond wordt in de conformiteitsbeoordelingsprocedure, inclusief de geschiktheid voor gebruik-beoordeling, dat de interoperabiliteitsonderdelen conform zijn, dan worden daar EG-verklaringen van

conformiteit voor verstrekt die krachtens uitvoeringshandelingen van de Europese Commissie zijn vastgesteld.

Elk interoperabiliteitsonderdeel heeft een dergelijke EG-verklaring nodig, of een CE-markering als bedoeld in Verordening (EG) 765/2008⁴, als voorwaarde om in de handel gebracht te kunnen worden.

Artikel 14 (vrijwaringsprocedure)

Dit artikel implementeert artikel 16 van Richtlijn (EU) 2019/520 en houdt verband met Verordening (EG) 765/2008. Vrijwaringsprocedures zijn specifieke procedures in richtlijnen waarin de Commissie kan vaststellen, of een nationale maatregel die het vrije verkeer van een product belemmert, al dan niet gerechtvaardigd is.

Artikel 15 (transparantie van beoordelingen)

Dit artikel implementeert artikel 17 van Richtlijn (EU) 2019/520, dat voor bestuursorganen afdoende is geïmplementeerd in de Algemene wet bestuursrecht. Omdat het ook om tolheffers kan gaan die geen bestuursorgaan zijn, is in deze bepaling geregeld dat ook zij hun beslissingen moeten motiveren en bekendmaken.

Artikel 16 (aangemelde instanties)

De systematiek voor aangemelde instanties is vergelijkbaar met andere regelgeving waarin de conformiteitsbeoordelingen plaatsvinden. Het gaat om keuringsinstanties die erkend zijn door de Minister.

Als een instantie wordt aangewezen dient die instantie te voldoen aan de gestelde eisen, bedoeld in bijlage III van Verordening (EU) 2020/203. Onder andere dient deze instantie rechtspersoonlijkheid te hebben en dient de instantie een derde partij te zijn die onafhankelijk is van de door haar beoordeelde organisaties of producten. Op de taak voor deze instantie is de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen van toepassing. De aanwijzing vindt dus plaats om een onafhankelijke oordeelsvorming op grond van specifieke deskundigheid te borgen, zie artikel 3, eerste lid, onder a, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.

Artikel 17 (operationele boordapparatuur)

De certificeringsprocedure voor de boordapparatuur op basis van de uitvoeringshandelingen van artikel 15, zevende lid, van Richtlijn (EU) 2019/520, is de enige voorwaarde die tolheffers aan geaccrediteerde EETS-aanbieders kunnen stellen om operationele boordapparatuur toe te laten, tenzij het gaat om boordapparatuur die op een lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur voorkomt. Operationele boordapparatuur die ongeldig is verklaard mag dus wel worden geweigerd door de tolheffer.

Artikel 18 (lijsten van ongeldige boordapparatuur)

De EETS-aanbieder kan boordapparatuur ongeldig verklaren. Dat wil zeggen dat de boordapparatuur dan niet gebruikt kan worden om gereden kilometers te registreren, waardoor de EETS-aanbieder geen verplichting jegens de tolheffer meer heeft om te betalen voor de gereden kilometers (artikel 18, vierde lid, wetsvoorstel). De boordapparatuur kan door de

⁴ Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PbEU 2018, L 218).

EETS-aanbieder ongeldig worden verklaard als er bijvoorbeeld geen geldende dienstverleningsovereenkomst tussen de EETS-aanbieder en EETS-gebruiker meer is of als de boordapparatuur defect is. Voor een specifiek tolproject kan worden bepaald wat de gevolgen voor EETS-gebruikers zijn. Als bijvoorbeeld de boordapparatuur defect is en dat tijdig is gemeld bij de dienstaanbieder kan worden bepaald dat de EETS-gebruiker dan binnen een nog nader te bepalen termijn geen overtreding begaat indien hij binnen die termijn nog gebruikt maakt van de weg.

De verplichting om een lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur bij te houden geldt voor alle in Nederlandse EETS-gebieden actieve EETS-aanbieders. Het gaat om boordapparatuur die verband houdt met overeenkomsten tussen deze EETS-aanbieders en EETS-gebruikers. Wat in de lijst moet worden opgenomen, welke vorm dit krijgt en wat de frequentie van actualisering is, wordt tussen tolheffer en EETS-aanbieder onderling bepaald. De lijst heeft betekenis, omdat een EETS-aanbieder niet tegenover de tolheffer aansprakelijk is voor tolmeldingen van boordapparatuur die op de lijst staat. Zodra een EETS-gebruiker of iemand anders met een voertuig door een EETS-gebied rijdt met boordapparatuur die op de lijst staat, dan is de EETS-aanbieder niet meer aansprakelijk voor betaling van tolgelden die het gevolg zijn van de aanwezigheid van dat voertuig. De EETS-aanbieder is wel verplicht samen te werken met de tolheffer bij het identificeren van gevallen van niet-betalen van wegentol. De EETS-gebruiker is verantwoordelijk voor de in artikel 10, tweede en derde lid, van Richtlijn (EU) 2019/520 opgenomen verplichtingen met betrekking tot boordapparatuur, en kan dus met handhaving worden geconfronteerd door de tolheffer. Deze zal van de ongeldigheidsverklaring van diens boordapparatuur wel door de EETS-aanbieder moeten worden geïnformeerd.

HOOFDSTUK 5. EETS-TRANSACTIES

Artikel 19 (facturering tolgeld door EETS-aanbieder bij EETS-gebruiker)

Eerste lid

Dit onderdeel regelt een belangrijk verplicht beding in de overeenkomst tussen tolheffer en EETS-aanbieder. Bij EETS zal het de EETS-aanbieder zijn die het tolgeld bij de EETS-gebruiker in rekening brengt (eventueel nog met naam en rekeningnummer van de tolheffer). De EETS-aanbieder stuurt hiervoor een factuur aan de EETS-gebruiker. Dit hangt nauw samen met de regel van artikel 20, op grond waarvan de betaling van dat tolgeld door de EETS-gebruiker aan de EETS-aanbieder – van rechtswege – geldt als tolbetaling, en artikel 21, op grond waarvan de EETS-aanbieder de tolheffer moet betalen 1) voor elke onderbouwde tolmelding (waarmee de aanwezigheid van een voertuig in een EETS-gebied wordt bevestigd; het tolplichtige feit); en 2) voor elke onderbouwde «niet-tolmelding» met betrekking tot een EETS-gebruiker. Op grond van artikel 32 heeft de EETS-gebruiker alleen nog interactie met de tolheffer via de handhaving. De gegevensverstrekking (tolmeldingen) is geregeld in artikel 33.

Tweede lid

Als een tolheffer wil dat de EETS-aanbieder diens factuur aan de gebruiker namens en voor rekening van de tolheffer uitbrengt, dan maakt dit artikel dat mogelijk. Dat houdt dan in feite in dat de EETS-aanbieder als gevolmachtigde optreedt van de tolheffer. De EETS-aanbieder brengt dus nog steeds de factuur aan de EETS-gebruiker uit, maar daarop zijn de

naam en het rekeningnummer van de tolheffer vermeld. Bovendien kan de EETS-gebruiker nog steeds aan zijn verplichting tot betaling van de tol voldoen door de EETS-aanbieder te betalen. Ook zal de EETS-aanbieder nog steeds voor elke onderbouwde tolmelding of niet-tolmelding betalingsplichtig zijn tegenover de tolheffer uit hoofde van de accreditatie-overeenkomst.

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

Voor de inrichting van een elektronisch tolheffingssysteem zijn verschillende mogelijkheden denkbaar, zoals een systeem met of zonder een slagboom, registratie met ANPR of met boordapparatuur, een heffing per kilometer of per passage, enzovoorts. Als het vervolgens gaat om een tolheffer die bestuursorgaan is en de factuur wordt door de EETS-aanbieder in naam en voor rekening van de tolheffer uitgeschreven, is er in beginsel sprake van een betalingsverplichting in het bestuursrechtelijk spoor en zullen bezwaren in beginsel via dat spoor worden afgehandeld.

Als de betaling echter plaatsvindt aan een EETS-aanbieder die zelfstandig de heffing int en het door de EETS-gebruiker verschuldigde bedrag aan de tolheffer betaalt dan is er in beginsel sprake van civielrechtelijke rechtsbescherming. De EETS-gebruiker betaalt dan niet rechtstreeks aan het bestuursorgaan, maar aan de EETS-aanbieder. De EETS-gebruiker voldoet door de betaling aan de EETS-aanbieder in ieder geval altijd aan zijn betalingsverplichting aan de tolheffer (artikel 20, eerste lid, wetsvoorstel).

Artikel 20 (betaling EETS-gebruiker aan EETS-aanbieder geldt als tolbetaling)

Dit artikel geeft EETS-gebruikers de mogelijkheid om de door hen aan de tolheffer verschuldigde tol te kunnen voldoen door betaling aan de EETS-aanbieder bij wie zij een abonnement hebben. Op zijn beurt is de EETS-aanbieder steeds zelfstandig verplicht om de tolheffer te betalen voor elke onderbouwde tolmelding of onderbouwde niet-tolmelding als de tolheffer dat eist (zie artikel 21).

Artikel 21 (EETS-aanbieder rechtstreeks aansprakelijk voor tolmelding)

Zie de toelichting op het begrip tolmelding in artikel 1 van het wetsvoorstel. Het belang van deze bepaling is dat de EETS-aanbieder zelfstandig verplicht is te betalen voor elke onderbouwde tolmelding of niet-tolmelding, op basis van zijn overeenkomst met de tolheffer. De EETS-aanbieder is zelf niet de tolplichtige (dat blijft de EETS-gebruiker) maar zou geen beroep moeten kunnen doen op onverschuldigde betaling tegenover de tolheffer. De eis, bedoeld in dit artikel sluit dat uit. De EETS-aanbieder is dan betalingsplichtig tegenover de tolheffer voor elke tolmelding van zijn abonnees. De abonnees zijn betalingsplichtig tegenover de EETS-aanbieder (uit overeenkomst). Het risico van

niet-betaling door een EETS-gebruiker aan de EETS-aanbieder is voor risico van de EETS-aanbieder.

Artikel 22 (tolgelden)

Artikel 22 voorziet erin dat de tolheffer een nationaal of lokaal tolgeld niet lager kan maken dan het vergelijkbare door EETS-gebruikers verschuldigde tolgeld. Wel kunnen kortingen en restituties ter stimulering van elektronische betalingen worden voortgezet, als deze maar transparant zijn, openbaar vooraf bekendgemaakt zijn en ook onder dezelfde voorwaarden gelden voor klanten van EETS-aanbieders.

Artikel 23 (vergoeding)

De EETS-aanbieders worden door de tolheffer vergoed. Daarover zullen dus afspraken moeten worden gemaakt in de overeenkomst tussen beide die uit de accreditatie kan voortvloeien. Dat vergt dat in de EETS-gebiedsverklaring de voorwaarden hiervoor reeds worden opgenomen. Daarmee kan voldaan worden aan de transparantie-eis. Op grond van het derde lid kan de hoofddienstaanbieder een vergoeding krijgen die verschilt van de vergoeding van de EETS-aanbieder als dit wordt gerechtvaardigd door de in dit lid omschreven omstandigheden.

Artikel 24 (boekhouding)

Dit artikel verplicht de aanbieder van toldiensten om een onderscheid in de boekhouding te maken tussen activiteiten die deel uitmaken van het begrip toldienst en andere activiteiten die worden verricht, ten einde kruissubsidies te voorkomen. Van een kruissubsidie is sprake als tekorten van de ene dienst gedekt worden door overschotten op een andere dienst. Dit is niet toegestaan.

HOOFDSTUK 6. EETS AANBIEDEN

Artikel 25 (dekking)

Artikel 8 van het wetsvoorstel verplicht EETS-aanbieders om overeenkomsten te sluiten met de tolheffers van alle EETS-gebieden van ten minste vier lidstaten. Dit artikel verplicht EETS-aanbieders om de door die overeenkomsten mogelijk gemaakte dienstverlening ook daadwerkelijk in al die EETS-gebieden aan te bieden. Deze verplichting geldt niet zolang dat onmogelijk is vanwege niet nakoming van de wettelijke verplichtingen door de tolheffer.

Artikel 26 (informatie dekkingengebied)

De EETS-aanbieder maakt de informatie, bedoeld in artikel 26, via elektronische weg bekend.

Artikel 27 (transparant contracteerbeleid)

Dit artikel heeft betrekking op het beleid voor het contracteren van EETS-gebruikers. Het beleid wordt via elektronische weg openbaar gemaakt.

Artikel 28 (aan tolheffer toerekenbare EETS-storing)

Dit artikel beschermt de EETS-gebruikers tegen onwenselijke gevolgen van een storing van de EETS die aan de tolheffer kan worden toegerekend.

HOOFDSTUK 7. GEBRUIK VAN EETS

Artikelen 29, 30 en 31 (abonneren op de EETS, één ononderbroken dienst, geen andere interactie met tolheffer, interactie met EETS-aanbieder)

Deze artikelen schrijven als het ware de gebruikerservaring voor die een EETS-gebruiker ten minste van zijn abonnement op de EETS mag verwachten en die in de overige bepalingen van dit wetsvoorstel geregeld is:

- de EETS-gebruiker mag niet gediscrimineerd worden bij zijn keuze voor een EETS-aanbieder;
- er is zo goed als geen interactie meer met de tolheffer, maar slechts met de EETS-aanbieder en de door die aanbieder verstrekte boordapparatuur;
- de gebruikerservaring kan per aanbieder anders zijn;
- zolang de kenmerken van het voertuig niet wijzigen en de voertuigclassificatieparameters zijn verwerkt, is er geen menselijke interactie vereist in het voertuig;
- de menselijke interactie is voor elk EETS-gebied hetzelfde.
- Deze artikelen stellen dus minimumeisen aan de gebruikerservaring van de Europese elektronische tolheffingsdienst.

HOOFDSTUK 8. GEGEVENSUITWISSELING TUSSEN EETS-AANBIEDER EN TOLHEFFER

Artikelen 32, 33 en 34 (gegevensverstrekking aan tolheffers, samenwerkingsverplichting, voertuiggegevens)

Deze artikelen regelen de gegevensverwerking en -bescherming die onderdeel zijn van een interoperabele EETS. Dat betreft in de eerste plaats de structurele uitwisseling van gegevens tussen tolheffers van EETS-aanbieders die actief zijn in Nederland, ten behoeve van de toltaken (berekenen en heffen) van tolheffers dan wel het verifiëren van door EETS-aanbieders bij hun EETS-gebruikers op diens voertuigen geheven tol (artikel 33 van het wetsvoorstel).

Ten tweede regelt artikel 34 een samenwerkingsverplichting, waarvoor gegevensverstrekking noodzakelijk kan zijn, waaronder het verstrekken van persoonsgegevens kan bevatten en gegevens over overtredingen van tolplichten. Tolheffers zijn daarbij geen doorgeefluik richting andere toldienstaanbieders: dus niet aan andere EETS-aanbieders en ook niet aan nationale toldienstaanbieders, zelfs niet als de toldienstaanbieder onderdeel is van dezelfde entiteit als de tolheffer.

Ten derde kunnen tolheffers voor hun eigen fiscale verplichtingen gegevens opvragen bij EETS-aanbieders, en ook hier mogen die gegevens niet worden doorgegeven aan andere toldienstaanbieders (artikel 34).

Artikel 35 (verkeersbeleid en -managementgegevens)

In artikel 35 is bepaald dat de toldienstaanbieder op verzoek van de tolheffer verkeersgegevens kan opvragen van de klanten van de aanbieder. De gegevens dienen door de toldienstaanbieder geanonimiseerd te worden, zodat de gegevens niet gebruikt kunnen worden om de betreffende klanten te identificeren. Bij ministeriële regeling wordt bepaald aan welke instanties de gegevens door de tolheffer kunnen worden verstrekt. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan de wegbeheerders.

HOOFDSTUK 9. EXPERIMENTELE SYSTEMEN

Artikel 36 (experimentele tolheffingssystemen)

Artikel 22 van Richtlijn (EU) 2019/520 bepaalt dat lidstaten na toestemming van de Commissie tijdelijk toestemming kunnen geven voor de toepassing van experimentele tolheffingssystemen. Op grond van artikel 36 van het wetsvoorstel kan binnen de grenzen van de toestemming van de Commissie ontheffing van wettelijke bepalingen worden gegeven voor experimentele systemen of concepten die niet aan deze bepalingen voldoen. De Minister heeft de mogelijkheid om regels te stellen voor de indieningsvereisten.

Aan de ontheffing kunnen voorwaarden worden gesteld en beperkingen worden verbonden.

Tegen de ontheffing kan door belanghebbenden gedurende zes weken bezwaar worden gemaakt en daarna kan eventueel beroep en hoger beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld.

De experimentele tolheffingssystemen worden toegepast parallel met het EETS-conform systeem. EETS-aanbieders zijn niet verplicht om aan het experimentele systeem deel te nemen.

HOOFDSTUK 10. BEMIDDELING

Artikel 37 (bemiddelende instantie)

Artikel 11 van Richtlijn (EU) 2019/520 verplicht tot aanwijzing of instelling van een bemiddelende instantie. De bemiddelende instantie kan bemiddelen tussen tolheffers en EETS-aanbieders die een overeenkomst hebben gesloten of daarover onderhandelen.

De bemiddelende instantie dient onafhankelijk te zijn van de tolheffers en van de EETS-aanbieders en is gericht op transparantie en non-discriminatie van de vergoedingensystematiek en de behandeling van EETS-aanbieders in het algemeen door tolheffers. Dat is in het belang van de mededinging onder EETS-aanbieders, het aanvullende karakter van de EETS ten opzichte van nationale toldiensten en uiteindelijk de gebruiker.

In dit artikel is de NIWO aangewezen als de bemiddelende instantie. De NIWO heeft als doel het bevorderen van het goed functioneren van de markt van het binnenlands en internationaal beroepsgoederenvervoer over de weg. Haar (kern)taak is de vergunningverlening voor het binnenlands en internationaal beroepsgoederenvervoer over de weg. Gezien de betrokkenheid van de NIWO bij deze sector past de bemiddelende rol bij het takenpakket dat de NIWO heeft.

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

Om de onafhankelijkheid van de NIWO voor deze taak te waarborgen is in dit wetsvoorstel de bevoegdheid tot het stellen van beleidsregels over deze specifieke taak door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op grond van artikel 21 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen buiten toepassing verklaard.

De NIWO is voor de uitvoering van haar taken tarief-gefinancierd. De regering beoogt voor wat betreft de financiering voor de bemiddelende taak uit hoofde van de EETS-Richtlijn bij deze wijze van financiering aan te sluiten. Dat betekent dat partijen die ervoor kiezen om voor een gerezen conflict de bemiddelaar in te roepen hiervoor dienen te betalen. Anders dan de overige taken van de NIWO, die een publiekrechtelijk karakter hebben, is de bemiddeling naar zijn aard een privaatrechtelijke aangelegenheid. Derhalve zal ook de tolheffer moeten betalen. Door beide partijen zal dus een bedrag moeten worden betaald om de bemiddelingskosten van de NIWO te dekken. Uiteindelijk zal in samenspraak met beide partijen gestreefd worden naar een voor beide partijen passende oplossing.

Artikel 38 (bemiddelingsprocedure)

Het advies van de bemiddelende instantie heeft betrekking op de privaatrechtelijke (contractuele of pre-contractuele) rechtsverhouding tussen tolheffer en EETS-aanbieder. De bemiddelingsprocedure is facultatief. Daarom is de bemiddelingsprocedure niet verder geregeld, maar wordt die zo veel mogelijk aan de praktijk overgelaten.

HOOFDSTUK 11. AFHANDELINGSPROCEDURE BIJ NIET-BETALING VAN TOL

Artikel 39 (model kennisgeving bij niet-betaling wegentol)

De handhaving van individuele tolplichten valt buiten het toepassingsbereik van dit wetsvoorstel. Dat hoort bij de individuele tolsystemen. Dit wetsvoorstel voorziet alleen in een verwijzing naar de modelkennisgeving voor niet-betaling van wegentol in de richtlijn.

Artikel 40 (grensoverschrijdende gegevensuitwisseling bij niet-betaling wegentol)

In dit artikel is de grondslag voor het gebruik van Eucaris voor de grensoverschrijdende gegevensuitwisseling in het kader van het niet betalen van wegentol neergelegd. Via dit systeem kunnen slechts de gegevens worden uitgewisseld die in bijlage I van Richtlijn (EU) 2019/520 worden genoemd. De gegevens worden op verzoek uitgewisseld met de nationale contactpunten van de andere lidstaten. Op het moment dat de tolheffer binnen Nederland een geval van niet betaling van wegentol constateert, kan aan de Dienst Wegverkeer worden verzocht de voertuiggegevens op te vragen bij het nationaal contactpunt van een van de andere lidstaten. De grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens vindt dus alleen plaatst tussen de nationale contactpunten.

In het zesde lid wordt geregeld dat het bepaalde bij of krachtens artikel 43 van de Wegenverkeerswet 1994 van overeenkomstige toepassing is. Op grond van dat artikel en daaronderhangende Kentekenreglement (artikel 8a) kunnen grensoverschrijdend kentekengegevens worden uitgewisseld. Bij deze gegevensuitwisseling zullen de specifieke voorwaarden van artikel 40, eerste tot en met het vijfde lid, van het onderhavige wetsvoorstel in acht moeten worden genomen.

In het zevende lid is een grondslag opgenomen om bij ministeriële regeling het nationaal contactpunt aan te wijzen, bedoeld in artikel 23, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2019/520, voor de uitwisseling van gegevens op grond van artikel 23 van Richtlijn (EU) 2019/520, met inachtneming van artikel 27 van Richtlijn (EU) 2019/520. Beoogd wordt om de RDW als nationaal contactpunt aan te wijzen.

HOOFDSTUK 11. HANDHAVING

Artikel 41 (bestuursrechtelijk toezicht)

Dit artikel voorziet in een grondslag voor de aanwijzing van de ambtenaren die het bestuursrechtelijke nalevingstoezicht op het bepaalde bij of krachtens een aantal artikelen van de wet zullen uitvoeren.

Artikel 42 (bestuursdwang)

In dit artikel is de bestuursrechtelijke handhaving van bepaalde voorschriften, bedoeld in artikel 41, opgenomen. Op grond van artikel 5:32 Awb kan een bestuursorgaan dat bevoegd is om een last onder bestuursdwang op te leggen in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

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

HOOFDSTUK 12. SLOTBEPALINGEN

Artikel 43 (wijziging Wegenverkeerswet 1994)

Deze wijziging vloeit rechtstreeks voort uit het intrekken van de richtlijn die thans in Hoofdstuk VIA van de Wegenverkeerswet 1994 is geïmplementeerd.

Artikel 44 (geldig blijven bestaande registraties EETS-aanbieders)

Dit artikel voorziet in overgangsrecht voor registraties van EETS-aanbieders die door de RDW al zijn geregistreerd op grond van artikel 1a van de Regeling elektronische tolheffingssystemen in samenhang met Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen (PbEU 2009, L 268). De registraties op grond van deze Beschikking komen van rechtswege te gelden als registratie op grond van artikel 7 van het wetsvoorstel.

Artikel 45 (inwerkingtreding)

De inwerkingtreding is voorzien op 19 oktober 2021. Dit komt overeen met artikel 32 van Richtlijn (EU) 2019/520 dat bepaalt dat de lidstaten met ingang van 19 oktober 2021 de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen toepassen die nodig zijn om aan de verplichtingen uit de richtlijn te voldoen. Daarom wordt afgeweken van de vaste veranderingen voor de inwerkingtreding van wetten op 1 januari of 1 juli.

Transponeringstabel Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91)

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving beleidsruimte	Bijzonderheden
Artikel 1, eerste en tweede lid, eerste alinea (onderwerp)	Behoeft geen implementatie		Betreft de doelstellingen van de richtlijn
Artikel 1, eerste lid, laatste alinea (werkingsfeer)	Behoeft geen implementatie		Het doel en de hoogte van een tolheffing voor bepaalde voertuigtypes is aan de lidstaat om over te beslissen en wordt niet in de implementatiewet geregeld
Artikel 1, tweede en derde lid (uitzonderingen werkingssfeer)	Artikel 2 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 1, vierde lid (aanvullende karakter EETS)	Behoeft geen implementatie		Aanvullende karakter van de EETS regelen in verhouding tot de regeling van dienstaanbieders in bijzondere tolwetten
Artikel 1, vijfde lid (kennisgeving niet-betaling)	Behoeft geen implementatie		In Nederland wordt niet eerst een kennisgeving over de verplichting om wegentol te betalen om pas daarna een geval van niet-betaling vast te stellen
Artikel 1, zesde lid	Behoeft geen implementatie		Dit lid is alleen van toepassing als artikel 1, vijfde lid, van toepassing is. Dat is in Nederland niet zo
Artikel 2 (definities)	Artikel 1 Wet implementatie EETS-richtlijn		Begrippen overgenomen uit richtlijn en waar nodig aangevuld
Artikel 3, eerste lid, eerste alinea (toe te passen technologie in nieuwe elektronische tolheffingssystemen)	Artikel 3, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 3, eerste lid, laatste alinea (eerbiediging van huidige technologie in bestaande elektronische tolheffingssystemen tot moment van substantiële technologische verbeteringen)	Artikel 3, tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 3, tweede lid (Commissie verzoekt om normalisatie)	Behoeft geen implementatie		Opdracht aan Commissie
Artikel 3, derde lid (boordapparatuur met satellietplaatsbepaling verenigbaar met Galileo en Egnos)	Artikel 4, tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 3, vierde lid (boordapparatuur geschikt voor gebruik, interoperabel is communicabel)	Artikel 4, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 3, vijfde lid, eerste zin (eisen aan boordapparatuur)	Artikel 4, derde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 3, vijfde lid, tweede zin (eisen aan boordapparatuur)	Artikel 4, vierde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 3, vijfde lid, laatste zin (eisen aan boordapparatuur)	Artikel 4, vijfde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 3, zesde lid (nog tijdelijk afzonderlijke boordapparatuur voor 5,8 GHz voor lichte voertuigen)	Artikel 4, zesde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 4 (registratie EETS-aanbieders)	Artikel 7, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, eerste lid, eerste zin (accreditatie EETS-aanbieders in vier lidstaten binnen 36 maanden)	Artikel 8, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, eerste lid, laatste zin (accreditatie EETS-aanbieders in alle EETS-gebieden van een lidstaat binnen 24 maanden)	Artikel 8, tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, tweede lid, eerste zin (alle EETS-gebieden bestrijken na accreditatie)	Artikel 25, eerste lid, en 42 Wet implementatie EETS-richtlijn		

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving beleidsruimte	Bijzonderheden
Artikel 5, tweede lid, laatste zin (dekking bij niet-naleven wet door tolheffer)	Artikel 25, tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, derde lid (informatie dekkingsgebied)	Artikel 26 en 42 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, vierde lid (verschaffen boordapparatuur conform eisen richtlijnen (EU) 2014/53 en (EU) 2014/30)	Artikel 4, eerste lid, onder d, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, vijfde lid (lijsten ongeldige boordapparatuur)	Artikel 18, eerste, tweede en derde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, zesde lid (beleid overeenkomsten EETS-gebruikers)	Artikel 27 en 42 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, zevende lid (structurele gegevensverstrekking EETS-aanbieders aan tolheffers)	Artikel 32 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, achtste lid (samenwerking EETS-aanbieders met tolheffers voor identificeren overtreders)	Artikel 33 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, negende lid (gegevensverstrekking EETS-aanbieders aan tolheffers op verzoek)	Artikel 34 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 5, tiende lid (gegevensverwerking overeenkomstig AVG en Wet politiegegevens)	Behoeft geen implementatie		In het artikel wordt aangegeven dat de verwerking van persoonsgegevens die EETS-aanbieders aan tolheffers verstrekken, plaatsvindt volgens de Unieregels voor persoonsbescherming. Via de AVG en implementatie-wetgeving is dit geregeld
Artikel 5, elfde lid (uitvoeringshandelingen EC verplichtingen EETS-aanbieders)	Artikel 29 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 6, eerste lid (tolheffer die niet voldoet treedt in overleg met betrokkenen)	Artikel 8, derde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 6, tweede lid, eerste zin (EETS-gebiedsverklaring)	Artikel 10 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 6, tweede lid, tweede en derde zin (timing EETS-gebiedsverklaring)	Artikel 11 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 6, derde lid, eerste zin (niet-discriminerende toegang voor EETS-aanbieders)	Artikel 9, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 6, derde lid, tweede zin (aanvaarden van EETS-aanbieders die aan inhoud gebiedsverklaring voldoen)	Artikel 9, tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 6, derde lid, derde zin (geen specifieke technische oplossingen processen die interoperabiliteit belemmeren)	Artikel 9, derde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 6, derde lid, vierde zin (verzoek om advies aan bemiddelende instantie)	Artikel 37, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 6, vierde lid (EETS-aanbieder factureert tol bij gebruiker, evt. in naam van en voor rekening van tolheffer)	Artikel 19 Wet implementatie EETS-richtlijn	In art. 19, tweede lid is opgenomen dat de tolheffer kan eisen dat de EETS-aanbieder de factuur uitschrijft in naam en voor rekening van de tolheffer. Dit is een keuze die de tolheffer moet maken	
Artikel 6, vijfde lid (hoogte tolgeld)	Artikel 22 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 6, zesde lid (toelaten gecertificeerde, niet-ongeldige boordapparatuur)	Artikel 17 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 6, zevende lid (EETS-storing)	Artikel 28 en 42 Wet implementatie EETS-richtlijn		

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving beleidsruimte	Bijzonderheden
<p>Artikel 6, achtste lid (non-discriminerende samenwerking)</p> <p>Artikel 6, negende lid (uitvoeringshandelingen EETS-gebiedsverklaring)</p> <p>Artikel 7 (vergoeding)</p> <p>Artikel 8, eerste lid (verschil in voertuigclassificatie bij vaststellen tolgelden)</p> <p>Artikel 8, tweede lid (eis dat EETS-aanbieder betaalt voor elke onderbouwde tolmelding)</p> <p>Artikel 8, derde lid (EETS-aanbieder niet aansprakelijk voor ongeldige boordapparatuur)</p> <p>Artikel 8, vierde lid (tolmeldingen bij microgolfttechnologie)</p> <p>Artikel 8, vijfde lid (gedelegeerde handelingen Commissie)</p> <p>Artikel 9 (gescheiden boekhouding toldienstaanbieders)</p> <p>Artikel 10, eerste lid (abonneren op EETS)</p> <p>Artikel 10, tweede lid (betaling aan EETS-aanbieder geldt als betaling wegentol aan tolheffer)</p> <p>Artikel 10, derde lid (gedelegeerde handelingen)</p> <p>Artikel 11 (oprichting en taken onafhankelijke bemiddelende instantie)</p> <p>Artikel 12, eerste, tweede en derde lid (bemiddelingsprocedure)</p> <p>Artikel 12, vierde en vijfde lid (nadere bevoegdheden bemiddelende instantie)</p> <p>Artikel 13 (één ononderbroken dienst voor de gebruiker)</p> <p>Artikel 14, eerste lid, eerste zin (interactie tussen EETS-gebruiker en tolheffer beperkt)</p> <p>Artikel 14, eerste lid, tweede zin (interactie met EETS-aanbieders kunnen specifiek zijn per EETS-aanbieder)</p> <p>Artikel 14, tweede lid (verkeersgegevens voor beleidsdoelinden en verkeersmanagement)</p>	<p>Artikel 9, derde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 10, tweede lid, onderdeel d, Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 23 Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 21, tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 21, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 18, tweede en vierde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 32, tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Behoeft geen implementatie</p> <p>Artikel 24 Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 29 Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 20, eerste en tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 20, derde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 37, eerste lid en tweede lid, onderdelen a en b, Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 38 Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 37, tweede lid, onderdelen c en d, Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 30 Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 31 Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 31 Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 35 Wet implementatie EETS-richtlijn</p>	<p>De lidstaat kan van de tolaanbieders verlangen dat zij ten behoeve van het verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer, verkeersgegevens van hun klanten verstrekken.</p> <p>Er is voor gekozen van deze beleidsvrijheid gebruik te maken omdat de gegevens een waardevolle aanvullende bron van verkeersgegevens vormen. Zie ook par. 3.2 van het algemeen deel van de toelichting</p>	<p>Oprichting voor gedelegeerde handelingen Commissie</p> <p>Heeft breder bereik dan alleen EETS-aanbieders</p> <p>Grondslag ministeriële regeling</p> <p>Feitelijke handeling</p>
<p>Artikel 14, derde lid (uitvoeringshandelingen technische specificatie interfaces)</p> <p>Artikel 15, eerste lid (procedure beoordeling conformiteit met specificaties en geschiktheid gebruik)</p> <p>Artikel 15, tweede lid (testomgeving door tolheffer)</p> <p>Artikel 15, derde lid (interoperabiliteitsonderdelen met CE-markering)</p>	<p>Artikel 45 Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 10, tweede lid, onder c, jo. artikel 11 Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Artikel 12 Wet implementatie EETS-richtlijn</p> <p>Behoeft geen implementatie</p>		

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving beleidsruimte	Bijzonderheden
Artikel 15, vierde, vijfde, zesde en zevende lid (uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen)	Artikel 13, eerste en tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 16, eerste lid (vrijwaringsprocedure in handel brengen interoperabiliteitsonderdelen met CE markering)	Artikel 14, eerste en tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 16, tweede lid (overlegverplichting Europese Commissie)	Behoeft geen implementatie		Opdracht aan Commissie
Artikel 16, derde lid (herstel specificaties of geschiktheid gebruik door fabrikant)	Artikel 14, derde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 17 (transparantie conformiteitsbeoordelingen)	Artikel 15 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 18 (aanwijzing contactbureau)	Bij ministeriële regeling op grond van artikel 5, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 19, eerste lid (aangemelde instanties)	Artikel 16, eerste en tweede lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 19, tweede lid (beoordelingscriteria aangemelde instanties)	Artikel 16, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 19, derde lid (intrekking erkenning aangemelde instantie)	Artikel 16, derde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 19, vierde lid (geschil tussen lidstaten of met Commissie over aangemelde instantie)	Behoeft geen implementatie		
Artikel 19, vijfde lid (gedelegeerde handelingen minimale geschiktheidscriteria aangemelde instanties)	Artikel 14, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 20 (coördinatiegroep)	Behoeft geen implementatie		Opdracht aan de Europese Commissie
Artikel 21, eerste lid, onderdelen a, b en c (Registers)	Artikel 6, eerste, tweede, derde en vierde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 21, eerste lid, laatste alinea (toezicht op registratievoorwaarden EETS-aanbieders)	Artikel 7, derde en vierde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 21, tweede lid (actualiteit register)	Artikel 6, derde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 21, derde lid (elektronisch toegankelijk)	Artikel 6, vierde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 21, vierde lid (register beschikbaar vanaf 19/10/2021)	Behoeft geen implementatie		Wordt geregeld door inwerkingtreding wet; RDW beheert dit register al
Artikel 21, vijfde lid (toezending periodiek aan Commissie)	Artikel 6, vijfde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 22, eerste en derde lid (Experimentele tolheffingssystemen)	Artikel 36, eerste lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		Experimenteren bij ontheffing beperkt mogelijk
Artikel 22, tweede lid (EETS-aanbieders niet gedwongen deel te nemen aan experimenten)	Artikel 36, vierde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 23, eerste lid (grensoverschrijdende uitwisseling voertuigregistratiegegevens)	Kenteken-reglement (o.g.v. Artikel 40 Wet implementatie EETS-richtlijn, jo art. 42 en 43 Wegenverkeerswet 1994)		
Artikel 23, tweede lid (aanwijzing nationaal contactpunt)	Artikel 40, zevende lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		Aanpassen via een ministeriële regeling.
Artikel 23, derde lid (uitvoering zoekopdrachten)	Kentekenreglement (o.g.v. artikel 40 Wet implementatie EETS-richtlijn jo. artikel 42 en 43 Wegenverkeerswet 1994)		
Artikel 23, vierde lid (gebruik EUCARIS bij gegevensuitwisseling)	Kentekenreglement (o.g.v. artikel 40 Wet implementatie EETS-richtlijn, jo. art. 42 en 43 Wegenverkeerswet 1994)		
Artikel 23, vijfde lid (lidstaat draagt eigen kosten)	Behoeft geen implementatie		Kostenregeling tussen lidstaten i.v.m. de administratie en gebruik van Eucaris

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving beleidsruimte	Bijzonderheden
Artikel 24 (afhandelingsprocedure kennisgeving niet-betalen wegentol)	Artikel 39 Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 25 (afhandelingsprocedure van de heffingsinstanties)	Kentekenreglement (o.g.v. artikel 42 Wet implementatie EETS-richtlijn, jo. art. 42 en 43 Wegenverkeerswet 1994)		
Artikel 26 (rapportering aan de Europese Commissie)	Behoeft geen implementatie		Rapporteren door de lidstaat aan de Europese Commissie
Artikel 27, eerste en tweede lid (gegevensbescherming)	Kentekenreglement (o.g.v. artikel 41 Wet implementatie EETS-richtlijn, jo. art. 42 en 43 Wegenverkeerswet 1994)		
Artikel 27, derde lid (verhouding AVG)	Artikel 41 Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming		
Artikel 27, vierde lid (verzoeken om persoonsgegevens bij RDW)	Regeling taken Dienst Wegverkeer o.g.v. art. 4b, tweede lid, Wegenverkeerswet 1994 + regeling in de Wet implementatie EETS-richtlijn		
Artikel 28 (verslag)	Behoeft geen implementatie		Gericht tot de Commissie
Artikel 29 (gedelegeerde handelingen)	Behoeft geen implementatie		Gericht tot de Commissie
Artikel 30 (uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie)	Behoeft geen implementatie		Gericht tot Commissie
Artikel 31 (comitéprocedure)	Behoeft geen implementatie		Gericht tot Commissie
Artikel 32 (omzetting)	Artikel 45 Wet implementatie EETS-richtlijn		Inwerkingtreding bij Kb, volgens de richtlijn op 19 oktober 2019
Artikel 33, eerste zin (intrekking oude richtlijn)	Artikel 43 Wet implementatie EETS-richtlijn		Intrekking hoofdstuk VIA Wegenverkeerswet 1994
Artikel 33, tweede zin (oude verwijzingen)	Behoeft geen implementatie		Betreft overgangsrecht voor de richtlijn. Heeft geen effect
Artikel 34 (inwerkingtreding richtlijn)	Behoeft geen implementatie		
Artikel 35 (addressaten)	Behoeft geen implementatie		

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