

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. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 10 juni 2021

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag dat de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over het wetsvoorstel heeft uitgebracht. Ik dank de verschillende fracties voor de aandacht die zij aan het wetsvoorstel hebben besteed en hoop dat onderstaande reactie een bijdrage kan leveren aan een spoedige plenaire behandeling van het wetsvoorstel. Bij de beantwoording van de vragen en mijn reactie op de gemaakte opmerkingen houd ik de indeling van het verslag aan.

#### **Implementatiewetgeving**

De leden van de VVD-fractie vragen of de implementatietermijn van 19 oktober 2021 gehaald gaat worden. Ook vragen zij hoe de situatie in andere landen als Kroatië, Tsjechië, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Polen, Slowakije, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk waar op dit moment alleen nog nationale boordapparatuur kan worden gebruikt, ervoor staat en in hoeverre Nederland voor de implementatie afhankelijk is van andere landen.

Op dit moment wordt alles in het werk gesteld om de richtlijn 19 oktober 2021 geïmplementeerd te hebben. Voor de andere landen die leden van de VVD-fractie noemen, met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk, geldt dezelfde implementatiedatum als voor Nederland. Het is daarbij aan die landen zelf om te bepalen hoe zij de richtlijn in hun nationale wetgeving implementeren. Voor het tijdig implementeren van de EETS-richtlijn (Richtlijn (EU) 2019/520) is Nederland niet afhankelijk van andere landen. In de praktijk kan een (aanzienlijk) vertraagde implementatie in een lidstaat tot gevolg hebben dat de beoogde interoperabiliteit tussen tolsystemen met die lidstaat later tot stand komt en dat de gegevensuitwisseling tussen lidstaten bij het niet-betalen van wegentol pas later kan plaatsvinden.

De leden van de CDA-fractie vragen of met het wetsvoorstel alleen het noodzakelijke wordt geïmplementeerd.

Dat is inderdaad het geval op één onderdeel na. In artikel 14, tweede lid, Richtlijn (EU) 2019/520 is voor de lidstaten een mogelijkheid (geen verplichting) opgenomen dat zij van toelaanbieders kunnen verlangen dat die ten behoeve van het verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer, verkeersgegevens van hun klanten verstrekken. Er is voor gekozen om deze mogelijkheid in het wetsvoorstel op te nemen omdat de verkeersgegevens voor verkeersbeleid en verbetering van het verkeersbeheer een waardevolle aanvullende bron van informatie vormen. In artikel 35 van het wetsvoorstel is overigens uitdrukkelijk opgenomen dat die gegevens geanonimiseerd moeten zijn.

### **Hoofdpijnen van het wetsvoorstel**

#### *Aanleiding*

De leden van de SP-fractie vragen de regering inzichtelijk te maken wat de reden is dat grensoverschrijdende operabiliteit in een deel van de lidstaten nog niet gangbaar is. Daarnaast vragen deze leden waarom er geen openbare (internet)consultatie heeft plaatsgevonden, maar het wetsvoorstel wel met een aantal stakeholders is besproken. Het doel van de richtlijn is om interoperabiliteit via EETS tot stand te laten komen. Deze doelstelling is onder de «oude» EETS-richtlijn (Richtlijn 2004/52/EG) niet verwezenlijkt. Er waren tot voorkort vrijwel geen EETS-aanbieders. Een EETS-aanbieder moest onder andere op grond van artikel 4, eerste lid, Beschikking 2009/750/EG in alle EETS-gebieden binnen de Europese Unie EETS-overeenkomsten sluiten. Deze eis bleek niet haalbaar, waardoor de interoperabiliteit niet werd verwezenlijkt. Deze eis is nu naar beneden bijgesteld, waardoor EETS-aanbieders in ten minste vier lidstaten overeenkomsten voor alle EETS-gebieden op het grondgebied van die lidstaten moeten sluiten (artikel 5, eerste lid, Richtlijn (EU) 2019/520). Met deze aanpassing is nu al een toename van het aantal geregistreerde EETS-aanbieders in de Europese Unie waar te nemen. Er heeft voor het wetsvoorstel geen openbare internetconsultatie plaatsgevonden omdat het implementatiewetgeving betreft waarbij geen nationale beleidsruimte van betekenis is. Een consultatie zal daarom geen noemenswaardige gevolgen voor het wetsvoorstel kunnen hebben. Het wetsvoorstel is wel met een aantal stakeholders besproken, te weten de ANWB, AETIS (vereniging van EETS-aanbieders), TLN, evofenedex, VERN, de RDW, de ILT, de Autoriteit Persoonsgegevens, de Raad voor de rechtspraak, Rijkswaterstaat, de N.V. Westerscheldetunnel, het Wegschap Tunnel Dordtse Kil en de Koninklijke B.V. TESO. Het raadplegen van deze stakeholders heeft plaatsgevonden met het oog op de uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel.

#### *Aanvulling op nationaal beleid*

De leden van de CDA-fractie vragen de regering te bevestigen dat de beslissing om wegentol op te leggen aan bepaalde voertuigtypes, de hoogte van de tol en het doel waarvoor de tol dient, volledig aan de lidstaten zelf blijft. Ook vragen zij de regering te bevestigen dat het tolverbod van de Wegenwet als uitgangspunt blijft bestaan. Verder vragen zij de regering aan te geven of het onderhavige wetsvoorstel ook niet indirect zorgt voor het stimuleren van wegentol.

De beslissing om wegentol op te leggen, de hoogte van de tol en het doel waarvoor de tol dient, blijft volledig aan de lidstaten zelf. Ook wordt bevestigd dat het wetsvoorstel geen invloed heeft op het tolverbod van de Wegenwet en dat dit verbod als uitgangspunt ongewijzigd blijft. Het wetsvoorstel beoogt evenmin het gebruik van wegentol, direct of indirect, te stimuleren. Het wetsvoorstel stelt alleen de kaders voor een elektro-

nisch tolsysteem als dat wordt toegepast en geeft regels voor gegevensuitwisseling tussen lidstaten bij het niet-betalen van wegentol.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar hoe de regering kijkt naar de situatie dat bepaalde wegen, tunnels, bruggen of veerponten in Nederland nooit openbaar zijn geworden onder de Wegenwet, zodat het tolverbod daar nooit van toepassing is geworden. De regering geeft aan, aldus deze leden, dat het onderhavige wetsvoorstel daar naar verwachting niet op van toepassing zal zijn omdat er op die trajecten geen sprake is van een elektronisch tolheffingssysteem of omdat er sprake is van uitzonderingsgevallen. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan aangeven wanneer dit wel of niet het geval is. Daarbij vragen de leden van de CDA-fractie of de regering kan aangeven wat er concreet zal veranderen, mocht de richtlijn toch wel van toepassing blijken te zijn. De Wet implementatie EETS-richtlijn zal in beginsel van toepassing zijn op het gehele wegennet van de EU, zoals een weg, tunnel, of veerpont, waar tolgeld geïnd wordt met een elektronisch tolheffingssysteem. Er hoeft echter niet aan de verplichtingen voor EETS (artikelen 3 tot en met 38 van het wetsvoorstel) te worden voldaan als er geen gebruik gemaakt wordt van een elektronisch tolheffingssysteem. Dit geldt bijvoorbeeld voor de door de leden van de CDA-fractie bedoelde veerponten en kleine bruggen in Nederland, waar veelal met een slagboom gewerkt wordt en tol direct betaald wordt.

Daarnaast worden de bepalingen in het wetsvoorstel voor EETS uitgezonderd voor kleine, strikt lokale gebieden waarvoor de kosten van de aanpassing aan de vereisten voor EETS niet in verhouding staan tot de opbrengst. De bepalingen die wel van toepassing blijven, zijn de bepalingen die betrekking hebben op de gegevensuitwisseling tussen lidstaten voor het niet-betalen van wegentol.

Mocht een tolgebied niet onder de uitzondering vallen en de bepalingen van de richtlijn voor EETS wel van toepassing blijken te zijn, dan zal door de tolheffer eerst moeten worden nagegaan of bij het betreffende tolsysteem gebruik gemaakt wordt van een van de technologieën, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het wetsvoorstel. Als dat niet het geval is, hoeft pas aan de vereisten voor EETS te worden voldaan als er substantiële technologische verbeteringen zijn uitgevoerd. Om aan de vereisten van EETS te voldoen moet de tolheffer onder andere een tolgebiedsverklaring (algemene voorwaarden voor het desbetreffende tolgebied) opstellen als bedoeld in artikel 10 van het wetsvoorstel en EETS-aanbieders accrediteren. De EETS-aanbieders die aan de eisen van de tolgebiedsverklaring voldoen, kunnen dan een contract sluiten met de tolheffer zodat ze hun diensten kunnen aanbieden in het tolgebied.

#### *Interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen*

De leden van de CDA-fractie vragen of de t-tag bij de Westerscheldetunnel moet worden gezien als een elektronisch tolheffingssysteem. Ook vragen zij of de regering in een tabel kan aangeven hoe de Westerscheldetunnel, de Blankenburgverbinding, de ViA15 en de Kiltunnel scoren op de onderdelen tolheffingssystemen die elektronisch zijn en de drie uitzonderingsgronden klein, strikt lokaal en waarvoor de kosten van de aanpassing aan de vereisten niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst. Daarbij vragen zij de regering expliciet aan te geven of dit wetsvoorstel wel of niet van toepassing zal zijn op deze projecten en, zo ja, welke onderdelen van deze wet het betreft.

Het tolsysteem van de Westerscheldetunnel is volgens de definitie van Richtlijn (EU) 2019/520 een elektronisch tolheffingssysteem.

In de onderstaande tabel is aangegeven hoe de Westerscheldtunnel, de Blankenburgverbinding, de ViA15, de Kiltunnel en het veer Texel – Den Helder scoren of zullen scoren op verschillende onderdelen elektronisch,

klein en strikt lokaal. Voor alle tolgebieden geldt dat de artikelen over grensoverschrijdende gegevensuitwisseling bij het niet-betalen van wegentol in ieder geval van toepassing zijn (artikelen 39 en 40 van het wetsvoorstel).

Tolgebied	Gebruikt systeem	Wetsvoorstel van toepassing	Toelichting
<b>Westerscheldetunnel</b>	t-tag (infrarood) in combinatie met slagbomen	Artikelen 1, 2, 3 tweede lid, 39 tot en met 46	Het elektronisch systeem maakt gebruik van een andere technologie dan de genoemde in artikel 3, eerste lid van het wetsvoorstel waardoor niet hoeft te worden voldaan aan de eisen voor EETS
<b>Blankenburgverbinding</b>	Automatische nummerplaat-herkenning, free flow	Helemaal	Nieuw elektronisch tolheffingssysteem
<b>ViA15</b>	Automatische nummerplaat-herkenning, free flow	Helemaal	Nieuw elektronisch tolheffingssysteem
<b>Kiltunnel</b>	Niet elektronisch, tolplein met slagbomen	Artikelen 1, 2, 3 eerste lid, 39 tot en met 46	Het gebruikte systeem is niet elektronisch omdat er geen sprake is van automatische detectie van het voertuig.
<b>Veer Texel-Den Helder</b>	Automatische nummerplaat-herkenning (alleen voor personen-auto's) in combinatie met een tolplein met slagbomen	Artikelen 1, 2, 39 tot en met 46	Klein, strikt lokaal tolgebied waarvoor de kosten van aanpassing aan de vereisten van EETS onevenredig zijn in verhouding tot de opbrengst waardoor het systeem niet hoeft te voldoen aan de vereisten van EETS.

De leden van de CDA-fractie hebben gelezen dat over de uitzondering bij ministeriële regeling regels gesteld kunnen worden. Zij vragen aan welke uitzonderingen de regering denkt. Ook de leden van de SP-fractie vragen wat de regering beoogt met het stellen van nadere regels voor kleinere, lokale systemen. De leden van de SP-fractie vragen daarbij of veerponten via deze regels kunnen worden uitgezonderd van EETS-diensten als zij dit wensen. Ook vragen zij wanneer er sprake is van «perifere» of «lokale» tolheffende partijen.

De mogelijkheid om bij ministeriële regeling regels te kunnen stellen voor de uitzonderingen is bedoeld om op termijn meer duidelijkheid te kunnen geven over wat wel of niet onder de uitzonderingen valt. Dat kan aan de hand van bijvoorbeeld richtsnoeren van de Europese Commissie of jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie. Zolang die richtsnoeren en jurisprudentie er niet zijn, zal per geval moeten worden beoordeeld of er sprake is van een situatie die onder één van de uitzonderingen valt. Als er bij gebreke van richtsnoeren of jurisprudentie toch al regels gesteld zouden worden, ontstaat er een risico dat Nederland de richtlijn strikter implementeert dan noodzakelijk of juist te ruim implementeert. Dat laatste kan leiden tot een ingebrekestelling van de Europese Commissie. Bij een beoordeling per geval kan binnen de kaders van de richtlijn worden gebleven.

Veerponten met een elektronisch heffingssysteem kunnen onder de uitzondering vallen van kleine, strikt lokale tolheffingssystemen waarvoor de kosten van de aanpassing aan de eisen voor EETS niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst. Het is niet mogelijk om veerponten bij ministeriële regeling uit te zonderen van de EETS-diensten als niet aan dit criterium wordt voldaan.

Waar in de memorie van toelichting wordt gesproken van «perifere» of «lokale» tolheffende partijen moet daar – in lijn met de richtlijn – onder worden verstaan kleine, strikt lokale tolheffingssystemen voor het wegverkeer. Wat een klein, strikt lokaal tolheffingssysteem voor het wegverkeer is, zal in afwachting van een ministeriële regeling vooralsnog

in eerste instantie door de tolheffende partij per geval moeten worden beoordeeld.

### *Reikwijdte grensoverschrijdende uitwisseling van voertuigregistratiegegevens*

De leden van de CDA-fractie hebben gelezen dat een doelstelling van de richtlijn is om grensoverschrijdende gegevensuitwisseling te faciliteren als er geen wegentol is betaald. Deze leden vragen de regering nader toe te lichten om wat voor gevallen het gaat als de vaststelling van de tolplicht eerst ontstaat bij beschikking en niet van rechtswege als rechtsgevolg van een tolplichtig feit.

De passage in de memorie van toelichting waar de vraag uit voortkomt, heeft betrekking op artikel 1, vijfde lid, Richtlijn (EU) 2019/520.<sup>1</sup> Of tol bij beschikking moet worden betaald of dat er van rechtswege een betalingsverplichting ontstaat, is afhankelijk van hoe het tolsysteem is ingericht. Als er een beschikking (een factuur in de vorm van een besluit van een bestuursorgaan) moet worden afgegeven voordat betaald kan worden, kan pas na het afgeven van de beschikking worden vastgesteld of iemand de wegentol niet heeft betaald. Om de eigenaar of houder van het voertuig te kunnen identificeren en daarmee te kunnen bepalen waar de beschikking naartoe gezonden moet worden, kan – hoewel er op dat moment nog geen sprake is van het niet-betalen van wegentol – onder voorwaarden gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid van grensoverschrijdende gegevensuitwisseling. Vooralsnog worden in Nederland geen systemen voorzien waarbij de tol naar aanleiding van een beschikking moet worden betaald, maar die mogelijkheid biedt het wetsvoorstel wel.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan aangeven of en in hoeverre Nederland vooralsnog gebruik kan maken van het grensoverschrijdend versturen van boetes naar alle Europese lidstaten en wat Nederland al eerder heeft geïmplementeerd in het Kentekenreglement. Richtlijn (EU) 2019/520 biedt de mogelijkheid om grensoverschrijdend gegevens uit te wisselen. Deze mogelijkheid wordt in het wetsvoorstel geïmplementeerd. Het Kentekenreglement maakt het nu al mogelijk om in het kader van heffingen inzake het gebruik van de weg gegevens te verstrekken aan andere landen.

Op grond van deze nieuwe richtlijn worden alle lidstaten verplicht een nationaal contactpunt aan te wijzen en op een uniforme manier de gegevensuitwisseling bij het niet-betalen van wegentol vorm te geven. De bepalingen van de richtlijn over de gegevensuitwisseling komen niet geheel overeen met de algemenere bepaling van artikel 8a, onder b, van het Kentekenreglement. Daarom is ervoor gekozen de specifieke regeling voor het niet-betalen van wegentol te implementeren in het onderhavige wetsvoorstel.

### *Betrokkenen*

De leden van de VVD-fractie hebben gelezen dat het bestaande elektronische tolheffingssysteem voor de Westerscheldetunnel pas aan de technische eisen uit het wetsvoorstel hoeft te voldoen wanneer substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd. Zij vragen de regering wat hieronder moet worden verstaan. Daarbij vragen zij wat het verschil is met de Kiltunnel nu er plannen bestaan om het tolplein te vernieuwen en mogelijk een elektronisch systeem geïmplementeerd wordt en of dit een reden voor het Wegschap Dordtse Kiltunnel is om het tolplein niet te vernieuwen en geen elektronisch systeem te implemen-

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2020/21, 35 762, nr. 3, p. 6.

teren. Ook de leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven of het voldoen aan de technologische vereisten van de EETS-regelgeving effect kan hebben op het doorgaan van de plannen voor de vernieuwing van het tolplein bij de Kiltunnel.

Wat substantiële technologische verbeteringen zijn, zal door de tolheffer moeten worden beoordeeld aan de hand van de specifieke aanpassingen van het betreffende tolheffingssysteem. Een beperkte wijziging, zoals een reguliere update van de software, valt hier in elk geval niet onder.

De Kiltunnel heeft geen elektronisch tolheffingssysteem. Als er een nieuw elektronisch tolheffingssysteem wordt ingevoerd, zal ook de Kiltunnel aan de vereisten voor EETS moeten voldoen, tenzij de Kiltunnel onder de uitzondering valt van een klein, strikt lokaal tolsysteem waarvoor de kosten van de aanpassing aan de vereisten van EETS niet in verhouding staan tot de opbrengst. Het is in eerste instantie aan het Wegschap om hierin afwegingen te maken.

De leden van de VVD-fractie vragen welke bepalingen van het wetsvoorstel van toepassing zijn op veerponten die een lokale of perifere ontsluitingsfunctie hebben en daardoor zijn uitgezonderd van de meeste bepalingen van het wetsvoorstel.

Op tolgebieden, waaronder veerponten, die vallen onder kleine, strikt lokale EETS-gebieden waarvoor de kosten van de aanpassing aan de eisen voor EETS onevenredig zijn in verhouding tot de opbrengst zijn de artikelen 3 tot en met 38 van het wetsvoorstel niet van toepassing. Dit volgt uit artikel 2, tweede lid, onder b, wetsvoorstel. De bepalingen over het uitwisselen van gegevens tussen lidstaten bij het niet-betalen van wegentol zijn op alle tolgebieden van toepassing.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering meer inzicht te geven in de gevolgen van dit wetsvoorstel voor een mogelijk later in te voeren vrachtwagenheffing. Ook vragen zij of en, zo ja, wanneer bij de Westerscheldetunnel substantiële technologische verbeteringen van het tolsysteem te verwachten zijn waardoor de Westerscheldetunnel aan de technische eisen van het wetsvoorstel moet gaan voldoen. Daarbij vragen zij de regering aan te geven hoe het wetsvoorstel rekening houdt met de discussie in de Tweede Kamer over een mogelijke tolvrije Westerscheldetunnel.

Het invoeren van een vrachtwagenheffing met een elektronisch tolheffingssysteem zal aan de vereisten van het onderhavige wetsvoorstel moeten voldoen.

Voor zover bekend zijn er voor de Westerscheldetunnel geen plannen om substantiële technologische verbeteringen door te voeren. In het geval dat besloten wordt om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken, is het wetsvoorstel implementatie EETS-richtlijn niet langer van toepassing op de tunnel. De tunnel kwalificeert dan niet langer als EETS-gebied omdat er dan geen tolgeld geïnd wordt.

De leden van de CDA-fractie vragen of het veer tussen Den Helder en Texel valt onder de categorie klein en strikt lokaal, zodat deze verbinding van de meeste artikelen van het wetsvoorstel wordt uitgezonderd.

De regering kan bevestigen dat het veer tussen Den Helder en Texel valt onder de categorie kleine, strikt lokale EETS-gebieden, waarvoor de kosten van de aanpassing aan de artikelen 3 tot en met 38 onevenredig zijn in verhouding tot de opbrengst. Daarmee wordt deze verbinding op grond van artikel 2, tweede lid, onder b, wetsvoorstel uitgezonderd van de artikelen 3 tot en met 38 van het wetsvoorstel. De verbinding is alleen voor verkeer van en naar Texel. Uit het jaarverslag 2019/2020 van de TESO blijkt dat in augustus 2019 (de drukste maand van dat jaar) 100.626

voertuigequivalenten het Marsdiep zijn overgestoken.<sup>2</sup> Dat komt neer op circa 3.300 voertuigen per dag in die maand. Dat is een klein aantal in vergelijking met doorgaande drukke wegen waarover enkele tienduizenden tot circa honderdduizend voertuigen per dag rijden. Hiermee voldoet het veer aan het criterium klein, strikt lokaal. Verder zal een aanpassing aan de vereisten voor EETS hoge kosten met zich brengen. Naar verwachting zal dat echter niet leiden tot meer voertuigen die de oversteek maken en zullen er dus geen extra inkomsten zijn. De kosten voor aanpassing aan de vereisten voor EETS zijn daarmee onevenredig in verhouding tot de opbrengst. Hiermee wordt voldaan aan de eisen voor de uitzondering van artikel 2, tweede lid, onder b, wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven wat de belangrijkste signalen waren uit de gesprekken die over het wetsvoorstel zijn gevoerd met de ANWB, TLN, evofenedex en VERN. Ook vragen zij welke signalen de regering van andere betrokkenen over dit wetsvoorstel heeft gekregen.

Uit de gesprekken met de sectorpartijen blijkt dat zij toejuichen dat wordt ingezet op wetgeving waardoor hun leden met één kastje en één contract in meerdere landen kunnen rijden. Dit verlaagt de lasten van vervoerders. De ANWB vroeg aandacht voor de rechtsbescherming van particuliere EETS-gebruikers, de automobilist. De rechtsbescherming voor de EETS-gebruiker die het niet eens is met de factuur of de uitgevoerde incasso wordt echter niet in het wetsvoorstel implementatie EETS-richtlijn geregeld maar in de specifieke tolwet voor het betreffende tolproject. Daarnaast zijn ook de EETS-aanbieders geconsulteerd. Deze gaven aan geen bezwaar te hebben tegen de implementatie van de richtlijn. Ook heeft overleg plaatsgevonden met het Wegschap Tunnel Dordtse Kil, de Koninklijke B.V. TESO en de N.V. Westerscheldetunnel. Met hen is vooral gesproken over de toepassing van de EETS-wet, en de daarin opgenomen uitzonderingen, op de betreffende tolgebieden. Voor deze partijen geldt dat zij er de voorkeur aan geven om buiten het bereik van de EETS-bepalingen te blijven vallen.

De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre tolheffende Nederlandse partijen die niet werken met elektronische systemen zijn geconsulteerd over de invoering van dit wetsvoorstel. Daarbij vragen zij of deze partijen in de toekomst de keuze houden om geen gebruik van EETS te maken als zij hierin geen toegevoegde waarde zien, maar wel gebruik wensen te maken van elektronische heffingssystemen als kentekenregistratie. Tolsystemen voor het wegverkeer die werken zonder een elektronisch tolsysteem zijn vaak beperkt tot kleine lokale tolheffingen, zoals de kleine bruggen of veerponten. Het ligt niet in de rede dat hier een elektronisch tolheffingssysteem komt. Deze kleine lokale tolheffende partijen zijn niet geconsulteerd. Andere tolheffende partijen zoals het Wegschap Tunnel Dordtse Kil, de Koninklijke B.V. TESO en de N.V. Westerscheldetunnel zijn wel geconsulteerd.

Tolheffende partijen die in de toekomst gebruik willen maken van een elektronisch tolheffingssysteem zijn gebonden aan de eisen die het wetsvoorstel aan de tolheffing stelt. Het betreft hier immers een implementatie van een richtlijn die geen beleidsruimte laat. Alleen als het een klein, strikt lokaal tolheffingssysteem betreft waarvoor de kosten voor aanpassing aan EETS niet in verhouding staan tot de opbrengst hoeft niet aan de vereisten voor EETS te worden voldaan.

---

<sup>2</sup> Jaarverslag 2019/2020, Koninklijke N.V. Texels Eigen Stoomboot Onderneming, p. 6.

## **Gevolgen**

### *Regeldruk*

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de gevolgen van dit wetsvoorstel voor Nederlandse automobilisten als zij in Nederland of in andere Europese landen rijden.

De gevolgen van de EETS-richtlijn zijn dat automobilisten uit Nederland of uit andere lidstaten zoveel mogelijk via één contract bij een EETS-aanbieder met één kastje en één factuur door verschillende tolgebieden in Europa kunnen rijden.

Daarnaast verplicht de richtlijn alle lidstaten tot het meewerken aan het uitwisselen van gegevens tussen lidstaten bij het niet-betalen van wegentol. Tot nu toe kan dat slechts voor zover de wetgeving van een lidstaat daarin voorziet. In Nederland is dat het geval en zijn er voor de Nederlandse automobilist geen merkbare gevolgen. Voor gegevensuitwisseling geldt dat Nederland op grond van artikel 8a van het Kentekenreglement nu al informatie verstrekt aan bevoegde autoriteiten uit andere lidstaten bij het niet-betalen van wegentol in die betreffende lidstaten. Voor automobilisten uit alle andere lidstaten die in Nederland geen wegentol betalen en waar de wetgeving van die lidstaat nog niet voorziet in de mogelijkheid van gegevensuitwisseling, kan in de toekomst ook gegevensuitwisseling plaatsvinden, zodat ook buitenlandse kentekenhouders de rekening voor het betalen van de wegentol of de boete als zij de in Nederland verschuldigde tol niet betalen, opgestuurd kunnen krijgen.

Daarbij vragen de leden van de CDA-fractie met welk bedrag de administratieve lasten voor burgers en bedrijven dan ongeveer worden verlaagd. De regeldrukgevolgen zijn door het onderzoeksbureau Panteia in kaart gebracht.<sup>3</sup> Uit dit onderzoek komt naar voren dat voor in Nederland gevestigde internationaal opererende transportbedrijven de administratieve lasten af kunnen nemen in een bandbreedte van € 15 tot 30 miljoen in een periode van tien jaar. De besparingen worden gerealiseerd doordat buiten Nederland van EETS gebruik gemaakt kan worden.

### *Privacy Impact Assessment*

De leden van de CDA-fractie vragen in welke Europese landen het meest wordt ingegrepen in de persoonlijke levenssfeer en wat voor ingrepen dat dan zijn.

De AVG is van toepassing in de gehele Europese Unie. Welke gegevens voor een tolsysteem precies worden gebruikt, is afhankelijk van de inrichting daarvan. Vanwege de AVG zal daarbij in ieder geval moeten worden voldaan aan de privacyregels en uitgangspunten als proportioneelheid, subsidiariteit, privacy by design en dataminimalisatie.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering concreet te maken aan wat voor verzoeken moet worden gedacht bij het op verzoek verstrekken van de gegevens door de toldienstaanbieders aan de tolheffer en aan welke instanties de gegevens door de tolheffer kunnen worden verstrekt. De leden van de CDA-fractie merken terecht op dat toldienstaanbieders op verzoek gegevens aan de tolheffer moeten verstrekken. Deze gegevens kunnen worden gebruikt voor de controle en toezicht op een goede uitvoering van het tolsysteem. De gegevens waaraan gedacht moet worden zijn een controle op de voertuiggegevens zoals het gewicht en de euro-emissieklasse, verplaatsingsgegevens om te controleren of de

<sup>3</sup> Panteia, «Eindrapport regeldrukgevolgen wetsvoorstel Implementatiewet EETS», rapportnummer C12463, Zoetermeer, juli 2019.



dienstaanbieder het juiste bedrag berekent, gegevens van houders om vermoedelijke overtreders te kunnen identificeren. In de specifieke tolwetten wordt geregeld om welke gegevens het gaat.

Daarnaast kan de tolheffer verzoeken om de geanonimiseerde verplaatsingsgegevens die de EETS-aanbieder van zijn klanten heeft. Deze kunnen van belang zijn voor de ontwikkeling van het verkeersbeleid en -beheer. Het gaat bijvoorbeeld om gegevens waarmee de verkeersintensiteit op bepaalde wegen kan worden vastgesteld. Bij ministeriële regeling wordt bepaald aan wie de gegevens worden verstrekt. Daarvoor is beoogd dat de tolheffer de gegevens aanlevert aan het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) die de gegevens vervolgens kan verstrekken aan de wegbeheerders. Artikel 35 van de EETS-wet schrijft voor dat deze geanonimiseerde gegevens alleen worden gebruikt ten behoeve van verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer. De gegevens kunnen niet voor commerciële doelen worden verstrekt.

### **Toezicht en handhaving**

De leden van de CDA-fractie vragen de regering nog eens nader toe te lichten waarom een deel van de verplichtingen uit het onderhavige wetsvoorstel zonder publiekrechtelijk toezicht worden nageleefd. Daarbij vragen zij ook waarom het onderscheid van toezicht op publieke en private tolheffers niet langer relevant is door het aanwijzen van de ILT als toezichthouder. Ook vragen deze leden wat het nadeel zou zijn als de rechtsbescherming voor de EETS-gebruiker die het niet eens is met de factuur of de uitgevoerde incasso in het wetsvoorstel zelf geregeld zou worden in plaats van in een specifieke tolwet voor het betreffende tolproject.

Een deel van de verplichtingen uit het wetsvoorstel kan zonder publiekrechtelijk toezicht worden nageleefd voor zover het gaat om contractuele verplichtingen tussen de EETS-aanbieders en de betreffende tolheffer. Het zijn afspraken die voortvloeien uit de door de tolheffer op te stellen tolgebiedsverklaring. Als een EETS-aanbieder het hier niet mee eens is, kan hij de bemiddelende instantie vragen om advies uit te brengen of naar de rechter gaan. Ook hoeft er op de contractuele relatie tussen de EETS-gebruikers en de betreffende EETS-aanbieder geen publiekrechtelijk toezicht te zijn.

Het onderscheid tussen private en publieke tolheffers is voor het toezicht niet relevant. De RDW heeft aanvankelijk aangegeven alleen het toezicht op private tolheffers te willen uitoefenen. De Raad van State stelt in zijn advies terecht vragen bij dit onderscheid over wat een «private» of «publieke» tolheffer is.<sup>4</sup> Zoals in het nader rapport is aangegeven betekent dit dat, ongeacht de rechtsvorm van de tolheffer, alle tolheffers onder de richtlijn vallen en er op de tolheffers een vorm van uniform toezicht moet zijn.<sup>5</sup> De ILT is hiervoor de beoogde toezichthouder.

Het is niet gewenst om de rechtsbescherming voor de EETS-gebruiker ten aanzien van de factuur of incasso in het onderhavige wetsvoorstel te regelen. Die rechtsbescherming is afhankelijk van hoe het tolsysteem is ingericht. Daarvoor is bepalend of de EETS-aanbieder de factuur voor de gebruiker in naam en voor rekening van de tolheffer moet uitschrijven of dat de EETS-aanbieder op eigen naam het tolgeld int en een zelfstandige betalingsverplichting aan de tolheffer heeft. Per tolproject wat aan de eisen voor EETS moet voldoen zal worden bepaald wat de meest geschikte keuze daarvoor is.

---

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2020/21, 35 762, nr. 4, p. 4.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2020/21, 35 762, nr. 4, pp. 5 en 6.

### **Financiële gevolgen**

De leden van de SP-fractie vragen de regering om te specificeren wat wordt bedoeld met een «geringe toename van de uitvoeringslasten voor de rijksoverheid als tolheffer».

Vooralsnog zal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de enige tolheffer zijn die moet voldoen aan de vereisten voor EETS, namelijk voor de tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15. Op grond van de EETS-richtlijn is de tolheffer verplicht om EETS-aanbieders de mogelijkheid te bieden zich te kunnen accrediteren. Er zal hooguit een geringe toename of zelfs een afname van de uitvoeringslasten voor het Rijk zijn. Enerzijds zijn er kosten voor het aanpassen aan de vereisten voor EETS en anderzijds dragen de dienstaanbieders zorg voor het innen van de heffing bij de kentekenhouders in plaats van dat het Rijk dat zelf moet doen.

### **Advies en consultatie**

De leden van de CDA-fractie vragen om een nadere toelichting waarom niet tegemoet is gekomen aan de wens van de RDW om een aantal zaken in de wet op te nemen, maar ervoor gekozen wordt om dit te regelen via een ministeriële regeling.

De RDW heeft verzocht in de wet aangewezen te worden als het nationaal contactpunt. Met de RDW is besproken dat de aanwijzing van de RDW voor zowel het nationaal contactpunt als het contactbureau op hetzelfde niveau wordt geregeld, in dit geval bij ministeriële regeling.

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