

Zienswijze op de Regeling vrachtwagenheffing

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (“**Ministerie I&W**”) werkt aan de Regeling vrachtwagenheffing (“**Regeling**”) en heeft het concept van deze Regeling ter consultatie voorgelegd.¹ De Regeling geeft o.a. houders van vrachtwagens duidelijkheid over de termijn voor het vervangen van gestolen of kapotte boordapparatuur en de termijn voor het sluiten van een nieuwe overeenkomst met een dienst aanbieder, in het geval een dienst aanbieder zijn diensten niet meer kan leveren.

Belanghebbende reageert in deze zienswijze graag op een aantal onderdelen van de conceptregeling.

Implicaties voorgestelde artikel 3 Regeling – 3 uur

Allereerst valt het belanghebbende op dat het voorgestelde artikel 3 van de Regeling een termijn van drie uur bevat – om voor vervangende boordapparatuur te zorgen – vanaf het moment dat de houder aan de dienst aanbieder heeft gemeld dat de boordapparatuur niet naar behoren werkt of de boordapparatuur is ontvreemd (zie artikel 4 van de Wet vrachtwagenheffing (“**Wet**”)²). Het lijkt erop dat deze parameter gekopieerd is uit het Belgische tolheffingssysteem, waarmee voorkeur wordt gegeven aan de opzet van dat systeem en dat wordt bevoordeeld, aangezien het Belgische systeem het niet mogelijk maakt om op afstand gebaseerde tickets (*distance based tickets* of *ticketing*) te kopen voor willekeurige weggebruikers en/of houders met defecte boordapparatuur. In de toelichting wordt ook specifiek verwezen naar België, namelijk “*de lengte van de termijn komt overeen met die in België waarbij deze in de praktijk haalbaar is*”.³

Dienst aanbieder met – de mogelijkheid van – een ticketing systeem faciliteren dat de houder onmiddellijk kan reageren op de situatie wanneer zijn boordapparatuur defect of gestolen is. Hiermee wordt het mogelijke verlies aan de Staat direct gemitigeerd. De optie om onmiddellijk een op afstand gebaseerd ticket te kopen voorkomt dat houders van vrachtwagens drie uur gratis kunnen rijden in het Nederlandse tolgebied en misbruik maken van het tolsysteem. Belanghebbende acht de termijn van drie uur dan ook niet in lijn met bestaande technische oplossingen en ziet dit als onnodige inkomstenderving voor de Staat. Het is belanghebbende niet duidelijk waarom deze goed uitvoerbare en praktische oplossing niet overwogen lijkt.

Belanghebbende vraagt zich eveneens af wat er precies (praktisch) gebeurt in deze drie uur. Betekent dit dat de houder van de vrachtwagen over de in die drie uur gereden kilometers geen vrachtwagenheffing hoeft te betalen? De heffing die in rekening wordt gebracht, wordt immers vastgesteld aan de hand van het aantal geregistreerde kilometers op de wegen van het heffingsnetwerk. Zonder goed werkende boordapparatuur of een ticketing systeem, kunnen de kilometers niet geregistreerd worden. Of mag de vrachtwagen tijdens die drie uur geen gebruik maken van het heffingsplichtige wegennet? Belanghebbende vraagt zich ook af hoe omgegaan wordt met deze termijn als distributiepunten gesloten zijn.

Hoe wordt daarnaast gecontroleerd dat de boordapparatuur daadwerkelijk defect of gestolen is? Moet de houder dit aantonen of laten zien dat de boordapparatuur daadwerkelijk vervangen is? Kortom, hoe zal precies worden toegezien op het voorkomen van fraude.

Verder wenst belanghebbende te begrijpen hoe een dergelijke melding van een houder van de vrachtwagen wordt geregistreerd, wie hier toegang toe heeft, welke informatie in deze melding komt te staan, etc. en hoe deze informatie wordt doorgegeven aan het

¹ Zie https://www.internetconsultatie.nl/regeling_vrachtwagenheffing/b1.

² Dit artikel treedt in werking op een nader te bepalen tijdstip.

³ Concept Regeling vrachtwagenheffing, p. 4.

controlesysteem voor tolheffing (handhavingssysteem) en daar wordt verwerkt. Belanghebbende vraagt zich ook af wanneer de tijd gaat lopen, namelijk vanaf de melding van de houder aan de dienst aanbieder of vanaf het moment dat de dienst aanbieder dit doorgeeft aan de tolheffer (in het controle/handhavingssysteem). Belanghebbende acht van belang dat dit in de toelichting wordt gespecificeerd, mede ten behoeve van de Hoofddienst aanbieder Vrachtwagenheffing.

Daarbovenop signaleert belanghebbende dat de Dienst Wegverkeer (**RDW**) niet voornemens is om een ticketing systeem te introduceren in het nieuwe vrachtwagenheffingssysteem.⁴ De Hoofddienst aanbieder (**HDA**) moet wel zorgen voor (fysieke) uitgiftepunten van boordapparatuur voor gebruikers die niet (meer) over (werkende) boordapparatuur beschikken en die op grond van de Wet tijdig (vervangende) boordapparatuur moeten hebben.⁵ Belanghebbende voorziet dat gedurende de uitvoering van de overeenkomst RDW snel zal aandringen op het implementeren van een ticketing systeem en dit als wijzigingsverzoek met aanzienlijke bijkomende kosten voor de uitvoering van de HDA-overeenkomst zal opwerpen. Dit betekent dat de overheid uiteindelijk significant meer gaat betalen voor een wijziging waar (bewust) niet in is voorzien in de aanbestedingsprocedure. Belanghebbende acht van belang dat het Ministerie I&W en RDW hierop voorbereid zijn bij het selecteren van een hoofddienst aanbieder en bij voorbaat al voorzien in deze mogelijkheid. Een ticketing systeem zal de dienstverlening namelijk verbeteren en voorkomen dat er drie uur lang heeft heffing kan worden berekend als gevolg van defecte of gestolen apparatuur.

Betekenis van de 72 uur in Artikel 4

Op het moment dat de houder van een vrachtwagen een nieuwe overeenkomst met een dienst aanbieder moet sluiten omdat zijn huidige dienst aanbieder de betreffende vrachtwagenheffingsdiensten niet meer levert, heeft hij hier 72 uur de tijd voor.

Belanghebbende voorziet hier een aantal knelpunten.

- De Regeling bevat geen duidelijke beperking met betrekking tot de reden waarom de dienst aanbieder zijn diensten niet meer levert. Is dit artikel van toepassing bij elke beëindiging van een overeenkomst met een dienst aanbieder, ook aan de zijde van de houder? Het niet kunnen leveren van diensten kan meerdere oorzaken hebben. Wordt in dit artikel enkel de situatie bedoeld dat de dienst aanbieder zijn verplichtingen uit een bestaande overeenkomst niet nakomt?
- Is het een houder van een vrachtwagen in een dergelijke situatie toegestaan om 72 uur van het heffingsplichtige wegennet gebruik te maken (dus zonder hiervoor heffing te betalen)? Zo ja, is het niet kostenefficiënter om de HDA dit 'gat' van 72 uur te laten opvullen, bijvoorbeeld door (al dan niet tijdelijk) de diensten over te nemen of een op afstand gebaseerd ticket in te regelen? De verplichting om direct een op afstand gebaseerd ticket aan te schaffen bij de HDA, zodat de vrachtwagenheffing gecontinueerd wordt ondanks het (contractueel) ontbreken van een dienst aanbieder, lijkt de meest efficiënte oplossing.
- De Minister I&W kan ook overwegen om de houder te verplichten (tijdelijk) gebruik te maken van de diensten van de HDA om het moment dat zijn dienst aanbieder de betreffende diensten niet meer kan verrichten. Dit kan snel en eenvoudig online

⁴ Concessieovereenkomst Hoofddienst aanbieder Vrachtwagenheffing Nederland, TenderNed-kenmerk: 419047.

⁵ Selectieleidraad voor de aanbesteding van de opdracht voor het contracteren van de Hoofddienst aanbieder Vrachtwagenheffing, 30 augustus 2023, p. 11.

worden geregeld. Een dergelijke oplossing leidt tot minimale inkomstenderving voor de Staat.

- De Regeling bevat geen verplichting om het ontbreken van een dienstaanbieder of het feit dat een dienstaanbieder zijn diensten niet meer levert, te melden. Hoe wordt de aanvang van de 72 uur precies gemeten, hoe wordt dit bijgehouden en geregistreerd?
- Belanghebbende verzoekt de Minister I&W te verduidelijken hoe dit artikel gehandhaafd zal worden.

Concluderend

Zowel bij een defecte of gestolen boordapparatuur of bij het (tijdelijk) ontbreken van een overeenkomst met een dienstaanbieder kan de verplichting aan de houder van een vrachtwagen worden opgelegd om een op afstand gebaseerd ticket te kopen. Dit is de meest (kosten)efficiënte oplossing op het moment dat onvoorziene omstandigheden zich voordoen voor de continuering van de vrachtwagenheffing.

Het is belanghebbende niet duidelijk waarom deze oplossing geen onderdeel uitmaakt van de Regeling en zij verzoekt de Minister I&W dit te betrekken bij de herziening van de Regeling.

* * *