

ARTIKELSGEWIJS

Concept 20 mei 2014

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 (begripsbepalingen)

Blankenburgverbinding

De Blankenburgverbinding is een nieuwe wegverbinding met een tunnel tussen de A15 en de A20 ten westen van Rotterdam wordt aangelegd.

kentekenhouder

De kentekenhouder van een in Nederland geregistreerd motorrijtuig is degene op wiens naam het kenteken van het motorrijtuig is gesteld in het Nederlandse kentekenregister. Voor een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig is de kentekenhouder degene op wiens naam het kenteken is gesteld in het register van het desbetreffende land. Bij het met een motorrijtuig rijden over een wegvak waar tol wordt geheven, wordt slechts het kenteken van dat motorrijtuig vastgelegd en niet de persoonsgegevens van degene die het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft. Voor de betalingsverplichting zullen daarnaast in verband met de Wet bescherming persoonsgegevens de nodige voorzieningen worden getroffen met betrekking tot inzage van de geregistreerde en het niet langer dan noodzakelijk vastleggen van de geregistreerde gegevens.

Als de inning bijvoorbeeld door middel van een automatische afschrijving plaatsvindt en een kentekenhouder treft op zijn rekeningoverzicht een passage aan die met zijn voertuig niet is uitgevoerd, kan hij in dat geval overeenkomstig de vrije bewijsleer aannemelijk maken dat van een vals kenteken gebruik is gemaakt. Op grond van onverschuldigde betaling kan hij zijn betaling dan terugvorderen. Als een kentekenhouder vindt dat hij ten onrechte een bestuurlijke boete opgelegd krijgt wegens het niet betalen van de tol, kan hij bezwaar maken tegen de bestuurlijke boete en kan hij vervolgens in beroep gaan bij de bestuursrechter.

ViaA15

De ViaA15 is een nieuwe wegverbinding met een brug tussen de A15 en de A12 tussen Bommel en de A12 tussen Duiven en Zevenaar.

Artikel 2 (Europese richtlijn)

Het eerste en tweede lid zijn ontleend aan artikel 2, tweede en derde lid, van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (hierna: Wbm). In deze voorgestelde bepaling wordt verwezen naar een door de Minister van Infrastructuur en Milieu aan te wijzen EG-richtlijn en niet concreet naar richtlijn 1999/62/EG, om te voorkomen dat de Wet tolheffing Blankenburgverbinding en ViaA15 opnieuw moet worden aangepast als de Europese aanduiding van de richtlijn wijzigt na een "consolidatie", een formele vaststelling van de integrale tekst van een richtlijn zoals zij is komen te luiden na alle voorafgaande wijzigingen.

HOOFDSTUK 2 TOL

§ 2.1 Tolbesluit

Artikel 3 (tolbesluit)

Op grond van het eerste lid van dit artikel kan de Minister van Infrastructuur en Milieu een besluit nemen om tol te heffen voor de gehele of gedeeltelijke financiering van de Blankenburgverbinding dan wel de ViaA15. De minister heeft ook de bevoegdheid om het besluit te wijzigen of in te trekken.

Richtlijn 1999/62/EG maakt onderscheid tussen gebruiksrechten en tolgelden. Op grond van artikel 7, tweede lid, is het niet toegestaan om aan een motorrijtuig, zwaarder dan 12 ton, zowel tolgeld als een gebruiksrecht op te leggen, behalve voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen. In verband met de aan te leggen tunnel voor de Blankenburgverbinding en de aan te leggen brug voor de ViA15 kan daarom ten behoeve van de financiering van de aanleg van deze projecten tol worden geheven van motorrijtuigen die zwaarder zijn dan 12 ton.

Het tweede lid bepaalt de inhoudsvereisten van het tolbesluit. In het tolbesluit wordt op voor welk wegvak de tolheffing geldt. Ook worden in het tolbesluit opgenomen de te behalen tologgave per project en de hoogte van het toltarief. Voorts wordt het moment vanaf wanneer tol wordt geheven opgenomen.

Op het moment dat de geïnde tolheffing gelijk is aan de totale begrote opbrengst en de kosten van de tolheffing, wordt het tolbesluit ingetrokken. Door het intrekken van het tolbesluit op grond van het derde lid zullen naar verwachting andere verkeersstromen ontstaan. Hiervoor zullen mogelijk ook milieumaatregelen moeten worden getroffen om ongewenste effecten op de fysieke leefomgeving te voorkomen. Om er voor te zorgen dat die milieumaatregelen ook op tijd worden getroffen zal het besluit tot intrekking tijdig moeten worden voorbereid en genomen. De intrekking kan ook worden meegenomen in een tolbesluit dat vijf jaar eerder wordt genomen bijvoorbeeld in verband met een te wijzigen toltarief. Als dan de situatie na beëindiging van tol is meegenomen, zijn de maatregelen al aangepast op de verkeersintensiteiten zonder tolheffing en is nadere besluitvorming niet meer nodig.

Het tolbesluit wordt in beginsel voorbereid met toepassing van de reguliere procedure van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dat betekent dat tegen het tolbesluit eerst bezwaar moet worden gemaakt voordat daartegen beroep kan worden ingesteld. Op grond van artikel 3:10 van de Awb kan de Minister er desgewenst voor kiezen om een tolbesluit voor te bereiden met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, afdeling 3.4 Awb. Daar moet dan wel een besluit voor worden genomen. Op grond van afdeling 3.4 Awb wordt in dat geval een ontwerptolbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd en kan daarop worden ingesproken. Vervolgens kan tegen het vastgestelde tolbesluit beroep worden ingesteld. Er hoeft in dat geval niet meer eerst bezwaar te worden gemaakt. Beroep tegen het tolbesluit staat open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Als het tracébesluit geldt als tolbesluit (artikel 4) is de voorbereidingsprocedure voor het tracébesluit van toepassing. Het tracébesluit wordt voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 Awb. Na terinzagelegging van het tracébesluit kan gedurende zes weken worden ingesproken. Overeenkomstig het beroep tegen een afzonderlijk tolbesluit, staat tegen het tracébesluit beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Artikel 4 (tracébesluit geldt als tolbesluit)

Het heffen van tol heeft direct invloed op de verkeersstromen. Met die verkeersstromen hangen onder andere milieueffecten samen. Het heffen van tol moet om die reden worden betrokken bij de afweging voor de te nemen tracébesluiten voor respectievelijk de aanleg van de Blankenburgverbinding en de aanleg van de ViA15.

In de Tracéwet is voor een aantal vergunningen al bepaald dat die onderdeel uitmaken van het tracébesluit en om die reden niet nog eens extra verleend hoeven te worden. De voor deze vergunningen benodigde afwegingen zijn dan al volledig gemaakt in het kader van het tracébesluit zelf en die vergunningen hoeven dan niet nog eens extra te worden aangevraagd. Het betreft dan de samenloop van een tracébesluit met een verkeersbesluit, een natuurtoets en een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Vanwege het tracébesluit is dan geen zelfstandig verkeersbesluit, geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 en geen vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken meer vereist.

Ook de afweging die bij het tolbesluit gemaakt moet worden, zal al plaatsvinden in het kader van het tracébesluit. Er is daarom voor gekozen – overeenkomstig de hierboven genoemde besluiten – het tracébesluit te laten gelden als tolbesluit. Een extra apart te nemen tolbesluit ten tijde van het nemen van het tracébesluit is dan niet meer nodig. Vanwege de herkenbaarheid moet in het tracébesluit uitdrukkelijk worden aangegeven welk deel van het tracébesluit betrekking heeft op tolheffing en daarmee geldt als tolbesluit.

Als het tracébesluit onherroepelijk is, kan op grond van het derde lid, het deel dat geldt als tolbesluit worden gewijzigd of ingetrokken door een apart tolbesluit. Er is dan geen wijziging van het tracébesluit nodig.

Artikel 5 (toltarief)

Op grond van het eerste lid kan de hoogte van het toltarief worden gedifferentieerd naar motorrijtuigcategorie. Dat betekent dat voor personenauto's een ander toltarief kan worden bepaald dan voor bijvoorbeeld vrachtauto's. Voorts kan in het toltarief worden gedifferentieerd voor bij ministeriële regeling te bepalen gevallen. Zo wordt nu gedacht aan differentiatie naar gewichtsklasse om het onderscheid tussen vracht- en personenauto's in de praktijk te kunnen maken. Voor motorrijtuigen lichter dan 3.500 kg (veelal personenvervoer) zal een lager tarief gelden dan voor motorrijtuigen zwaarder dan 3.500 kg (zoals vrachtvervoer).

In tegenstelling tot artikel 6 gaat het niet om een algehele vrijstelling, maar om incidentele situaties. Op grond van het tweede lid worden het toltarief en de begrote opbrengst jaarlijks van rechtswege geïndexeerd.

Artikel 7 sexies, eerste lid, van richtlijn 1999/62/EG geeft aan dat het maximumtarief van de tolheffing wordt berekend met gebruikmaking van een methode die gebaseerd is op de kernbeginselen die in bijlage III van die richtlijn zijn opgenomen. Deze methode wordt op grond van het derde lid uitgewerkt bij ministeriële regeling. Daarin worden regels gesteld over kosten voor aanleg, beheer en onderhoud en over de berekening van het toltarief en de indexering.

Artikel 6 (vrijstelling en ontheffing toltarief)

Bij het verlenen van vrijstelling en ontheffing valt te denken aan auto's die worden gebruikt door politie, brandweer, defensie en voor het vervoer van zieken en gewonden. Ook kan een regeling worden opgenomen die voorziet in een vrijstelling van de tolheffing op het moment dat er sprake is van een calamiteit.

De mogelijkheid om ontheffing te verlenen is opgenomen voor incidentele gevallen waar de ministeriële regeling niet in voorziet.

§ 2.2 Inning tolheffing

Artikel 7 (betalen toltarief, bestuursrechtelijke geldschuld)

Dit artikel regelt wanneer de verschuldigheid van tol ontstaat. Vanaf het moment dat op een wegvak wordt gereden waar tol wordt geheven, ontstaat een bestuursrechtelijke geldschuld waar titel 4.4 van de Algemene wet bestuursrecht op van toepassing is. Deze regeling voor bestuurlijke geldschulden is dan ook van toepassing behalve op de punten waar de onderhavige wet daarvan afwijkt.

Het toltarief wordt niet bij beschikking vastgesteld, maar volgt uit het eerste lid van artikel 7. Indien een ander dan de kentekenhouder met een motorrijtuig over het betreffende wegvak rijdt en het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft, is op grond van het eerste lid toch de kentekenhouder het toltarief verschuldigd.

Het toltarief is pas verschuldigd op het moment dat iemand op het wegvak rijdt waar tol wordt geheven. Er hoeft op dat moment nog niet betaald te zijn. Op grond van het tweede lid wordt bij ministeriële regeling bepaald wat de termijn is waarbinnen na het rijden over het betreffende wegvak betaald moet worden. Ook worden bij ministeriële regeling regels gesteld over de kenbaarheid van wegvak waar tol wordt geheven, zodat duidelijk is waar een toltarief verschuldigd is.

Verder worden er regels gesteld over de wijze van betaling. Daarmee wordt afgeweken van artikel 4:89, eerste lid, Awb. Hierbij wordt onder andere gedacht aan het kunnen opbouwen van een saldo waarvan telkens automatisch geld wordt afgeschreven.

Het vierde lid bepaalt dat artikel 4:94 Awb niet van toepassing is op de tolheffing. Dit artikel heeft betrekking op uitstel van betaling. Hiermee wordt voorkomen dat voor de tolheffing verzocht kan worden om uitstel van betaling waarop door middel van een beschikking op moet worden gereageerd.

§ 2.3 Bescherming persoonsgegevens

Artikel 8 (vastleggen persoonsgegevens en andere gegevens)

Dit artikel regelt de bevoegdheid van de Minister om kentekens van motorvoertuigen die gebruik maken van de tolweg, zonder voorafgaande goedkeuring, vast te leggen. Deze gegevens worden door de Minister gebruikt om tol te innen en, indien inning niet mogelijk is, om een boete voor het niet betalen van tol op te leggen. Voor de werking van het systeem en de noodzaak van gegevensverwerking wordt verwezen naar het algemeen deel van de toelichting.

Dit artikel regelt alleen het verwerken van gegevens die niet met toestemming van de betrokkene zijn verkregen. Voor het gebruik van aanvullende gegevens waarvoor de betrokkene uitdrukkelijk toestemming heeft gegeven, is het niet nodig om in dit wetsvoorstel een regeling op te nemen. Dat gebruik is toegestaan op grond van artikel 8, onder a, van de Wet bescherming persoonsgegevens. Het kan bijvoorbeeld voor bepaalde gebruikers wenselijk zijn om een rekeningnummer te verstrekken, zodat de tolheffing automatisch kan worden afgeschreven. Deze aanvullende gegevens worden dan gebruikt voor een zo efficiënt mogelijke afhandeling van de tolheffing. In het tweede lid zijn de gegevens genoemd die van iedere gebruiker van de tolweg worden vastgelegd. Deze gegevens zijn noodzakelijk voor het free-flow innen van tol. Bij de kenmerken van het motorvoertuig die de hoogte van de tolheffing bepalen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het gewicht of de lengte van een voertuig. Dit is afhankelijk van de criteria die op grond van artikel 5, eerste lid, onder b, worden gehanteerd.

Het derde lid regelt dat in het geval dat er niet tijdig is betaald door de weggebruiker, het geregistreerde kenteken kan worden verrijkt met NAW-gegevens. Op basis van deze gegevens kan een boete worden verstuurd en ingevorderd bij de kentekenhouder van het motorvoertuig. De NAW-gegevens komen uit de basisregistratie voertuigen. Artikel 43 van de Wegenverkeerswet 1994 geeft hiervoor de grondslag. Zie hiervoor ook de toelichting bij artikel 18 van dit wetsvoorstel.

Het vierde lid bepaalt de bewaartermijn van de gegevens uit het eerste en tweede lid. Indien tijdig is betaald worden de gegevens verwijderd nadat een korte periode is verstreken waarin de gebruiker zijn (betaal)gegevens kan controleren. Dit is met name van belang in het geval tolgelden automatisch zijn afgeschreven. Als er een fout is gemaakt wordt een gebruiker pas na de betaling daarmee geconfronteerd. Een termijn om dan alsnog de gegevens in te kunnen zien, en een eventuele fout aan te tonen, is daarom noodzakelijk. Indien de tol niet tijdig is betaald, is het noodzakelijk om de gegevens langer te bewaren. Nadat een boete onherroepelijk is geworden en ook daadwerkelijk betaald is, is het ook niet langer noodzakelijk om de gegevens te bewaren (onderdeel b). Het bewaren van de gegevens is ook niet meer noodzakelijk na het verstrijken van de verjaringstermijn voor de bestuurlijke boete (onderdeel c).

§ 2.4 Infrastructuurfonds

Artikel 9 (tolheffing naar Infrastructuurfonds)

Een deel van de taakstellende budgetten voor de projecten door tol moet worden opgebracht. Dit tekort bepaalt het bedrag dat door de weggebruiker aan tol moet worden opgebracht (de tologgave). Op de begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014 (en eerdere jaren) is deze tologgave opgenomen. De netto contante waarde van deze tologgave is € 281 mln voor de ViA15 en € 311 mln voor de Blankenburgverbinding (prijspeil 2013). De opbrengsten van de tolheffing en de bestuurlijke boetes vloeien naar het Infrastructuurfonds en kunnen uitsluitend worden aangewend voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van de wegvakken waar tol wordt geheven. Op grond van het tweede lid kunnen de gelden ook worden aangewend voor de exploitatie van het tolsysteem en de handhaving van tol.

De bestuurlijke boetes komen ook aan het Infrastructuurfonds ten goede. Uitgangspunt is dat deze opbrengsten de handhavingskosten dekken. Onder handhaving vallen ook de kosten die het gerechtelijk apparaat moet maken.

HOOFDSTUK 3 HANDHAVING

Artikel 10 (bestuurlijke boete)

Als het toltarief niet op tijd wordt betaald, is er sprake van een overtreding. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft dan de mogelijkheid om een bestuurlijke boete op te leggen. Op grond van het tweede lid moet de boete binnen twee weken worden betaald nadat de boete onherroepelijk is geworden. Dat betekent dat het betalen van de boete pas hoeft als er geen mogelijkheden meer zijn om tegen de boete op te komen.

Als er na deze twee weken niet of niet geheel is betaald, wordt de oorspronkelijke boete van rechtswege met vijftig procent verhoogd. Gelijktijdig met de verhoging wordt een aanmaning verstuurd. Dat bedrag moet binnen twee weken worden betaald na verzending van die aanmaning. Als dan binnen die twee weken het gehele bedrag van de oorspronkelijk boete + vijftig procent verhoging niet geheel is betaald, wordt het inmiddels verhoogde bedrag (de oorspronkelijke boete + vijftig procent verhoging) nog eens met honderd procent verhoogd. Het tweede tot en met het vierde lid zijn in grote lijnen ontleend aan de artikelen 23 tot en met 25 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv).

In het zesde lid is artikel 4:117 Awb, het kunnen opleggen van een dwangbevel, niet van toepassing verklaard op de eerste aanmaning. Dat wil zeggen dat er na de eerste aanmaning nog geen dwangbevel kan worden uitgevaardigd. Na de eerste aanmaning volgt op grond van het vierde lid eerst nog een tweede verhoging van de boete en een tweede aanmaning. Na de tweede aanmaning kan op grond van artikel 4:117 Awb in samenhang met artikel 5:10, tweede lid, Awb wel worden overgegaan tot dwanginvordering.

Op grond van artikel 5:41 Awb kan er overigens geen boete worden opgelegd als de overtreding niet aan de kentekenhouder te verwijten is. Dit is bijvoorbeeld het geval als iemand aannemelijk kan maken dat een ander zijn motorrijtuig tegen zijn wil heeft gebruikt en hij dit gebruik redelijkerwijs niet heeft kunnen voorkomen. Ook als de (voormalige) kentekenhouder een vrijwaringsbewijs of een verklaring als bedoeld in de artikelen 31 tot en met 33 van het Kentekenreglement (verval van tenaamstelling) kan overleggen, kan aan hem geen bestuursrechtelijke boete worden opgelegd.

Het zevende lid bepaalt dat artikel 4:94 Awb niet van toepassing is op de bestuurlijke boete. Het zevende lid komt overeen met artikel 7, derde lid, en heeft betrekking op uitstel van betaling. Hiermee wordt voorkomen dat voor de tolheffing verzocht kan worden om uitstel van betaling waarop door middel van een beschikking op moet worden gereageerd.

Artikel 11 (verval verplichting betalen toltarief bij bestuurlijke boete)

De verplichting tot het betalen van het toltarief vervalt op het moment dat er een bestuurlijke boete kan worden opgelegd op grond van artikel 10, eerste lid. Dit voorkomt dat er een ingewikkeld stelsel van rechtsbescherming ontstaat. De tol wordt zonder beschikking geheven. Daarna zou dan een aanmaning voor het betalen van het toltarief volgen en vervolgens kan worden overgegaan naar de fase van dwanginvordering. Op dat moment kan pas tegen de tolheffing worden opgekomen.

Voor de bestuurlijke boete geldt een ander traject voor de rechtsbescherming. Die wordt wel bij beschikking opgelegd en daar staat bezwaar en beroep tegen open. Als de beschikking onherroepelijk is, kan bij niet tijdig geheel betalen van de bestuurlijke boete een aanmaning worden verzonden en uiteindelijk kan worden overgegaan naar de fase van dwanginvordering. Deze verschillende rechtsgangen maken het systeem complex en daarom is er voor gekozen de verplichting tot het betalen van het toltarief te laten vervallen op het moment dat er een

bestuurlijke boete wordt opgelegd. Daardoor is er slechts één besluit waar tegen rechtsmiddelen openstaan.

De bestuurlijke boete komt op grond van artikel 5:10, eerste lid, Awb toe aan het bestuursorgaan dat die bestuurlijke boete heeft opgelegd en dat is in dit geval de Minister van Infrastructuur en Milieu. Omdat de verplichting tot het betalen van het toltarief vervalt als er een bestuurlijke boete wordt opgelegd, is de hoogte van het toltarief verwerkt in het boetebedrag.

Artikel 12 (verzuim bestuurlijke boete)

Dit artikel bepaalt wanneer de kentekenhouder in verzuim is. Artikel 10, derde en vierde lid, voorziet in een verhoging van de bestuurlijke boete op het moment dat die niet tijdig betaald wordt. Omdat in artikel 10, derde en vierde lid, een bijzondere regeling voor verzuim is getroffen, is op grond van artikel 4:103 Awb de verzuimregeling van afdeling 4.4.2 Awb niet van toepassing. Daarmee is artikel 4:97 Awb ook niet van toepassing waarin geregeld is wanneer iemand in verzuim is.

Om een aanmaning als bedoeld in artikel 12, derde en vierde lid, te kunnen versturen voor de boeteverhogingen, dient de schuldenaar in verzuim te zijn (artikel 4:112, eerste lid, Awb). Omdat artikel 4:97 Awb niet van toepassing is, is daarom het voorgestelde artikel 12 opgenomen, waarin bepaald wordt wanneer er sprake is van verzuim.

Artikel 13 (bestuurlijke boete bij staandehouding)

Op grond van het eerste lid worden door de Minister van Infrastructuur en Milieu de toezichthouders aangewezen die op grond van het tweede lid bevoegd zijn tot staande houding van het voertuig. Een besluit tot de aanwijzing van de toezichthouders zal worden medegedeeld in de Staatscourant (zevende lid). Daarvoor zullen ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worden aangewezen.

Het derde, vierde, vijfde, en zesde lid zijn bedoeld als "stok achter de deur" voor bijvoorbeeld de bestuurder van een motorrijtuig met een buitenlands kenteken, waarvoor het wegens het ontbreken van NAW-gegevens niet mogelijk is om boetes via de post te versturen. Het derde tot en met het vijfde lid maken het mogelijk dat de bestuurder in geval van staandehouding kan worden gedwongen om een bestuurlijke boete ter plekke te voldoen omdat hij niet op tijd aan zijn verplichting heeft voldaan om het toltarief te betalen. De bestuurder zal dan de boete moeten betalen omdat in het vijfde lid is bepaald dat ook van een ander dan de kentekenhouder het bedrag kan worden gevorderd. Op deze manier hoeft niet te worden nagegaan of de bestuurder van het voertuig ook de kentekenhouder is.

Op grond van het tweede lid kan het verdere gebruik van het motorrijtuig worden belet als de termijn voor het betalen van het toltarief is verstreken, maar er nog geen bestuurlijke boete is opgelegd. Het motorrijtuig kan ook naar een door de toezichthouder aangewezen plaats worden overgebracht. Ter plekke kan een bestuurlijke boete worden opgelegd (vierde lid). Het verdere gebruik van het motorrijtuig kan ook worden belet als de bestuurlijke boete wel is opgelegd, maar niet binnen twee weken geheel is betaald. Als de bestuurlijke boete is betaald, vervalt de bevoegdheid tot het beletten van het gebruik van het motorrijtuig (zesde lid).

Het bedrag van de ter plekke opgelegde bestuurlijke boete of van de eerste of tweede verhoging van de bestuurlijke boete op grond van artikel 10, derde of vierde lid, kan onmiddellijk worden ingevorderd (vijfde lid).

De bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete en het invorderen zal worden gemandateerd aan de in het eerste lid bedoelde ambtenaren.

De regeling van dit artikel is ontleend aan het voorgestelde artikel 42 van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in verband met invoering van een versnellingsstarief en verbetering van de uitvoerbaarheid (Kamerstukken 30615). Vergelijkbare regelingen waarbij onmiddellijk kan worden ingevorderd zijn ook opgenomen in artikel 9, achtste lid, van de Invorderingswet 1990 en artikel 31 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

Artikel 14 (aanpassing bedrag bestuurlijke boete)

In artikel 14 is een regeling opgenomen voor de wijziging van de in artikel 10, eerste lid, ten hoogste op te leggen bestuurlijke boete. Indien blijkt dat de boete te hoog of te laag is, is het gewenst dat de hoogte van de boete relatief snel gewijzigd kan worden. Een wijziging van de bestuurlijke boete bij algemene maatregel van bestuur, zoals opgenomen in het eerste lid, is een regeling die hierbij aansluit.

Het tweede lid voorziet in een voorhangprocedure waarmee de betrokkenheid van het parlement gewaarborgd wordt.

HOOFDSTUK 4 OVERIGE EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 15 (verslag)

Op grond van artikel 11, eerste lid, van richtlijn 1999/62/EG dient elke vier jaar een verslag aan de Europese Commissie te worden gezonden over de tolheffing. Om dubbele lasten te voorkomen wordt bij deze termijn aangesloten om de Staten-Generaal te informeren over de doeltreffendheid van de onderhavige wet in de praktijk.

Artikel 16 (intrekken Wbm)

De Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm) wordt ingetrokken. Daarmee vervalt mogelijkheid voor de gemeenten, provincies, waterschappen en het Rijk voor het heffen van de mobiliteitstarieven op grond van die wet. Eerder is ook nooit gebruik gemaakt van de Wbm om een mobiliteitstarief te heffen.

Artikel 17 (wijziging Algemene wet bestuursrecht)

Als het tracébesluit wordt vastgesteld maakt het tolbesluit daar onderdeel van uit. Het tracébesluit wordt voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 Awb/ Beroep tegen het tracébesluit staat open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het deel van het tracebesluit dat betrekking heeft op tol kan worden gewijzigd door middel van een afzonderlijk tolbesluit. Het is daarvoor niet nodig het hele tracébesluit te wijzigen.

Artikel 17 van dit wetsvoorstel bepaalt dat tegen het tolbesluit beroep open staat in eerste en enige instantie bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Een tolbesluit wordt in beginsel voorbereid met de reguliere procedure. In dat geval moet er eerst bezwaar worden gemaakt tegen het tolbesluit voordat beroep kan worden ingesteld. Als de Minister van Infrastructuur en Milieu echter de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Awb) van toepassing heeft verklaard en er dus gelegenheid is om gedurende 6 weken op het ontwerptolbesluit in te spreken, kan na de vaststelling van het tolbesluit rechtstreeks beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Er hoeft in dat geval niet eerst bezwaar te worden gemaakt.

De beroepsmogelijkheden ten aanzien van de gedoogplichten op grond van de Belemmeringenwet Privaatrecht zoals die gelden voor de Wet bereikbaarheid en mobiliteit kunnen komen te vervallen. Inmiddels zijn de technieken dusdanig dat de apparatuur voor tolheffing niet buiten het ruimtebeslag van de weg en het daarbij behorende beheersgebied hoeft te worden geplaatst. Specifieke gedoogbeschikkingen voor het kunnen heffen van tol zijn voor de uitvoering van dit wetsvoorstel dan ook niet nodig.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat voor de bestuurlijke boete op grond van de artikelen 12 en 15 geldt dat daartegen eerst bezwaar gemaakt kan worden. Vervolgens kan er beroep en hoger beroep tegen worden ingesteld.

Artikel 18 (wijziging Wegenverkeerswet 1994)

Door deze wijziging van artikel 42 Wegenverkeerswet 1994 wordt benadrukt dat het kentekenregister er mede toe strekt gegevens te bevatten die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de tolheffing. De publieke handhavingsorganisatie kan de benodigde gegevens uit het kentekenregister opvragen op grond van artikel 43, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Voor het doel van de verwerking van de gegevens, uit het basisregister voertuigen, wordt verwezen naar artikel 9 van deze wet.

Artikel 19 (wijziging Wegenwet)

In artikel 14, eerste en tweede lid, van de Wegenwet ligt besloten dat een tolvverbod op de wegvakken waar tol geheven gaat worden, zou kunnen worden ingesteld. Artikel 14, vijfde lid, Wegenwet voorziet er in dat er geen tolvverbod kan worden ingesteld.

Artikel 20 (wijziging Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

In artikel 80 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt voorzien in de bevoegdheid van provincies, gemeenten en waterschappen om een toltarief op grond van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in te stellen. Het onderhavige wetsvoorstel voorziet niet meer in deze bevoegdheid. In artikel 20 wordt Artikel 80 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 daarop aangepast.

Artikel 21 (inwerkingtreding)

Inwerkingtreding geschiedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Hiervoor is gekozen omdat voor de inwerkingtreding ook de benodigde uitvoeringsregels gereed moeten zijn. Die zullen op hetzelfde tijdstip in werking treden. Voor een zorgvuldige inwerkingtreding kan het aangewezen zijn om onderdelen op een later tijdstip in werking te laten treden. Artikel 21 biedt die mogelijkheid.