

Vergaderjaar 2004–2005

29 535

Voorstel van wet van het lid Duyvendak tot wijziging van enkele wetten in verband met de invoering van een belasting ter regulering van het verkeer (Tolwet)

Nr. 9

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 9 september 2005

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel I, onderdeel A, wordt artikel 222b als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. Provinciale staten besluiten niet tot de vaststelling van de belastingverordening, indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat de belasting onevenredige gevolgen zal hebben voor het gebruik van wegen die in beheer zijn bij een ander openbaar lichaam en die in dezelfde verbinding voorzien als, dan wel in het verlengde liggen van de weg waarop de belasting wordt geheven. De belastingverordening behoeft de goedkeuring van Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De goedkeuring kan slechts worden onthouden wegens strijd met het recht.

2. Het zesde lid vervalt.

B

In artikel II, onderdeel A, wordt artikel 225a als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. De gemeenteraad besluit niet tot de vaststelling van de belastingverordening, indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat de belasting onevenredige gevolgen zal hebben voor het gebruik van wegen die in beheer zijn bij een ander openbaar lichaam en die in dezelfde verbinding voorzien als, dan wel in het verlengde liggen van de weg waarop de belasting wordt geheven. De belastingverordening behoeft de goedkeuring van gedeputeerde staten. De goedkeuring kan slechts worden onthouden wegens strijd met het recht.

2. Het zesde lid vervalt.

C

In artikel III, onderdeel B, wordt artikel 114a als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:
3. Het waterschapsbestuur besluit niet tot de vaststelling van de belastingverordening, indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat de belasting onevenredige gevolgen zal hebben voor het gebruik van wegen die in beheer zijn bij een ander openbaar lichaam en die in dezelfde verbinding voorzien als, dan wel in het verlengde liggen van de weg waarop de belasting wordt geheven. De belastingverordening behoeft de goedkeuring van gedeputeerde staten. De goedkeuring kan slechts worden onthouden wegens strijd met het recht.
2. Het zesde lid vervalt.

D

Onder vernummering van de artikelen VI en VII tot artikelen VII en VIII wordt na artikel V een artikel ingevoegd, luidende:

ARTIKEL VI

De Wet bereikbaarheid en mobiliteit wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel c komt te luiden:
 - c. mobiliteitstarief: een tarief als bedoeld in de artikelen 13, 21, 25a en 26;
2. Aan het slot van onderdeel d wordt ingevoegd: dan wel te controleren of een mobiliteitstarief is voldaan.

B

In artikel 3, eerste lid, tweede volzin, wordt na «heeft» ingevoegd: , in geval van het mobiliteitstarief, bedoeld in de artikelen 13 en 21,.

C

Onder vernummering van de paragrafen 2.4 en 2.5 tot paragrafen 2.5 en 2.6 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 2.4. Regulerend tarief

Artikel 25a

1. Onder de naam «regulerend tarief» wordt van rijkswege een mobiliteitstarief geheven ter zake van het passeren van een voor dat tarief aangewezen betaalpoort op een weg, in beheer bij het Rijk, met een motorrijtuig in de voor die poort aangewezen rijrichting.
2. Bij regeling van Onze Minister, in overeenstemming met Onze Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Financiën, wordt vastgesteld:
 - a. de datum met ingang waarvan terzake van het passeren van een betaalpoort een regulerend tarief wordt geheven;
 - b. de hoogte van het tarief per passage.
3. De hoogte van het tarief kan in ieder geval verschillen naar gelang

van de tijdsperiode waarin de betaalpoort wordt gepasseerd en van de milieukeurmerken van het motorrijtuig.

Artikel 25b

1. In afwijking van artikel 6, eerste lid, derde lid, eerste volzin, en vierde lid, tweede volzin, kan bij regeling van Onze Minister, in overeenstemming met Onze Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Financiën, worden bepaald dat het regulerend tarief kan worden betaald voorafgaand aan het passeren van een betaalpoort met een motorrijtuig. Bij die regeling worden nadere regels gesteld.

2. De artikelen 11 en 12 gelden niet voor het regulerend tarief. Regels als daar bedoeld kunnen worden gesteld bij regeling van Onze Minister, in overeenstemming met Onze Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Financiën.

Artikel 25c

Voor de toepassing van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, de Invorderingswet 1990 en de Kostenwet invordering rijksbelastingen treedt Onze Minister in de plaats van de in die wetten genoemde functionarissen.

E

In artikel VIII wordt «Tolwet» vervangen door: Wet regulerende heffing wegverkeer.

Toelichting

ALGEMEEN

Inleiding

Middels deze nota van wijziging worden enkele aanpassingen aangebracht die de effectiviteit van decentrale systemen van beprijzing fors kunnen verhogen. Dit gebeurt door een regulerende heffing ook op rijkswegen mogelijk te maken. Hiermee kan in een cordon in of rondom een stad of stedelijke agglomeratie een effectieve regulerende heffing worden ingevoerd, die sterk bijdraagt aan de vermindering van de congestie op de wegen en ook aan de verbetering van de leefbaarheid in de stad, meer in bijzonder de kwaliteit van de lucht. Mede door de toevoeging van de rijkswegen is het nodig om de positie van het rijk in de ontwikkeling van deze lokale vormen van beprijzen te verstevigen. Ten slotte wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om enkele kleinere en technische aanpassingen door te voeren.

Toevoeging rijkswegen

Een groot deel van het verkeer in steden en stedelijke agglomeraties bestaat uit zakelijk verkeer, woon-werkverkeer en goederenvervoer. Dit verkeer tezamen zorgt met name in de ochtend- en avondspits voor sterk plaatsgebonden congestie. Ook wordt de leefbaarheid, met name langs de hoofdverkeersaders, sterk aangetast door te veel geluid en te hoge uitstoot van vervuilende stoffen naar de lucht (fijn stof, NO_x).

De knelpunten met betrekking tot congestie en luchtkwaliteit en geluid bevinden zich niet alleen in de binnensteden, maar zeker ook in wijken en (deel)gemeentes waar snelwegen langs of vaak ook dwars doorheen lopen. Maatregelen die het verkeer op deze snelwegen reguleren, kunnen derhalve enorm bijdragen aan het bestrijden van files en verbeteren van

de leefbaarheid. Daarnaast vindt in de praktijk veel verkeer, zowel zakelijk als woon-werkverkeer, en goederenvervoer, niet plaats binnen stadscentra of tussen stadscentra. Veel verkeer is gericht op werkgebieden en industrieterreinen die meer en meer in de buitenwijken en langs snelwegen liggen. Een heffing in binnensteden heeft dan minder invloed op dit verkeer. Zo zal iemand die 's ochtends van Almere naar Amsterdam-Zuidoost rijdt, om daar te gaan werken, niets merken van een regulerende heffing in Amsterdam, terwijl deze automobilist wel degelijk bijdraagt aan de emissies en files in de regio.

Om de problemen met kracht en snelheid aan te kunnen pakken is het naar de mening van de indiener zeer wenselijk om de regulerende heffing uit dit wetsvoorstel door te trekken naar de snelwegen. Daarbij is het nadrukkelijk niet de bedoeling om een landelijk dekkend systeem van beprijzing in te voeren middels deze nota van wijziging. Het gaat indiener erom de lokale systemen van beprijzing te vervolmaken door het toevoegen van de «stadssnelwegen», rijkswegen en in om grote steden.

Om een regulerende heffing op rijkswegen mogelijk te maken stelt de indiener voor om aan de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm) een paragraaf toe te voegen inzake een «regulerend tarief». In de Wbm worden verschillende vormen van beprijzing van nieuwe wegen mogelijk gemaakt. Zo is er het toltarief, het expresbaantarief en zelfs een kilometerheffing, hoewel deze laatste niet verder uitgewerkt is. Aan deze tarieven wordt het regulerende tarief toegevoegd. Dit tarief strekt ertoe om op bestaande wegen middels beprijzing het wegverkeer te reguleren. Daarmee onderscheid het regulerende tarief zich van de bestaande tarieven uit de Wbm. Het expresbaantarief geldt alleen voor bepaalde rijstroken. En het toltarief is bedoeld om, na opening van een wegvak, de gebruiker te laten bijdragen aan de aanleg- en onderhoudskosten van dit wegvak. Het regulerende tarief is daarentegen enkel bedoeld om op bestaande en eventueel nieuwe wegen het verkeer te reguleren.

Door te kiezen voor aanpassing van de Wbm sluit de indiener aan bij een groot aantal algemene bepalingen die reeds gelden voor andere mobiliteitstarieven. Deze bepalingen betreffen onder andere de procedures rond het inrichten van controle- en betaalsystemen (de zogenaamde betaalpoorten), de bepaling dat de houder van het kenteken degene is die het tarief dient te voldoen, bepalingen inzake rijksbelastingen, de inning van de gelden en de mogelijkheid om nadere regels te stellen als het gaat om vrijstellingen, elektronische apparatuur, tarieven, wijze van inning etcetera. De decentrale overheden zullen dergelijke bepalingen op moeten nemen in de belastingverordening die de basis is van de regulerende belasting en kunnen daarbij uiteraard in hun belastingverordeningen de landelijke regels, of een deel daarvan, van overeenkomstige toepassing verklaren.

Sinds het van kracht worden van de Wbm zijn er in de landen om ons heen (Duitsland, Groot-Brittannië) ervaringen opgedaan die nuttig gebruikt kunnen worden in de Nederlandse systemen van beprijzing van het wegverkeer. Een van de ervaringen uit Londen is, dat een systeem waarbij de belasting vooraf wordt voldaan, waarbij elektronische apparatuur alleen dient ter controle van betaling (in Londen via camera's met nummerplaatherkenning), goed kan functioneren. Om zeker te zijn dat de Wbm dergelijke systemen niet in de weg staat, wordt een aantal wijzigingen voorgesteld. Om buiten twijfel te stellen dat betaling vooraf mogelijk is, wordt een aanpassing van de definitie van «betaalpoort» in de Wbm voorgesteld (zie de wijziging van artikel 1 onder d Wbm), evenals een afwijking van artikel 6 Wbm (zie het voorgestelde artikel 25b, eerste lid, Wbm).

Doordat nu ook op rijkswegen een regulerend tarief mogelijk wordt gemaakt, verandert de rol van het rijk bij lokale systemen van beprijzing. In het oorspronkelijke wetsvoorstel was deze beperkt tot het stellen van algemene regels waar nodig en een vernietigingsbevoegdheid. Door de voorgestelde wijziging kan het rijk ook actief participeren in een regionaal of lokaal systeem van beprijzing. Dan volstaat de eerder voorgestelde rolverdeling niet meer.

Indiener kiest er daarom voor om op bepaalde punten de rol van het rijk te versterken. In het oorspronkelijke wetsvoorstel was het rijk (de Minister van Verkeer en Waterstaat) alleen in beeld als het gaat om het stellen van uniforme technische regels. Ook kon een provincie om vernietiging van een besluit van een andere provincie vragen, wanneer er sprake zou zijn van onevenredige gevolgen.

De mogelijkheid uit het oorspronkelijke wetsvoorstel om algemene regels te stellen wordt uiteraard gehandhaafd. De vernietigingsbevoegdheid wordt vervangen door de verplichting tot goedkeuring vooraf door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM voorzover het gaat om een provinciale verordening, en door gedeputeerde staten voorzover het gaat om een gemeentelijke of waterschapsverordening. De genoemde ministers respectievelijk GS zullen moeten beoordelen of het besluit niet in strijd is met andere wet- en regelgeving. Daartoe hoort ook de beoordeling of er sprake is van onevenredige gevolgen voor wegen die in beheer zijn bij een andere wegbeheerder, waaronder het rijk respectievelijk de provincie zelf. Dit geeft de genoemde ministers resp. GS de mogelijkheid om in te grijpen als een initiatiefnemende overheid de leefbaarheids- en/of congestieproblemen afwentelt op andere overheden (en daarmee ook op de gebruikers van wegen in beheer bij die andere overheden). Ook zorgt het ervoor dat het rijk resp. GS ook een duidelijke rol heeft bij de ontwikkelingen van decentrale plannen. Tegelijkertijd moet gewaakt worden voor een mogelijk te grote rol van het rijk, omdat daarmee de decentrale autonomie en verantwoordelijkheid om zelf de problemen op te lossen wordt aangetast. Indiener meent dat de gekozen goedkeuringsbepaling een goede balans is tussen enerzijds een voldoende grote rol voor het rijk en anderzijds het waarborgen van de decentrale autonomie.

De goedkeuringsbepaling zorgt er daarnaast voor dat overheden gedwongen worden om rekening te houden met de belangen van andere wegbeherende overheden. Tezamen met de verplichte verkeerskundige verkenning en de reeds geldende bepalingen inzake het voorbereiden van een besluit uit de Awb is hiermee volgens de indiener de afstemming van de plannen met andere overheden op een adequate wijze vormgegeven. Hiermee wordt mede gevolg gegeven aan de opmerkingen van de Raad van State ten aanzien van de afstemming van lokale plannen met andere overheden.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Onderdelen A, B en C

Deze onderdelen betreffen een wijziging van de artikelen I t/m III van het wetsvoorstel. In deze artikelen worden de Provinciewet, Gemeentewet en Waterschapswet aangepast teneinde een regulerende belasting mogelijk te maken. In het wetsvoorstel was opgenomen dat besluiten kunnen worden vernietigd door GS dan wel de Minister van Verkeer en Waterstaat, wanneer er sprake is van onevenredige gevolgen voor wegen in beheer bij het om vernietiging verzoekende openbare lichaam. De bepaling dat vernietiging achteraf mogelijk is, wordt vervangen door een bepaling dat goedkeuring vooraf is vereist. Daarbij geldt dat goedkeuring

alleen kan worden onthouden als de plannen in strijd zijn met het recht. Onderdeel van het recht is de voorgestelde eerste volzin van het derde lid, inhoudende dat niet tot de vaststelling van de belastingverordening wordt besloten, indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat de belasting onevenredige gevolgen zal hebben voor het gebruik van wegen die in beheer zijn bij een ander openbaar lichaam en die in dezelfde verbinding voorzien als, dan wel in het verlengde liggen van de weg waarop de belasting wordt geheven. Door te kiezen voor «goedkeuring vooraf» in plaats van «vernietiging achteraf» krijgt het rijk, in de persoon van genoemde ministers, een duidelijker en steviger rol. Deze versterking is onder meer nodig doordat het rijk nu ook de mogelijkheid heeft, door de toevoeging van de rijkswegen aan het wetsvoorstel, om te participeren in de lokale beprijzing door zelf een regulerend tarief in te stellen op de (stads)snelwegen. Daarnaast zou een vernietiging achteraf van een besluit van een provincie door de Minister van Verkeer en Waterstaat en van een besluit van een gemeente door GS in strijd zijn met artikel 132 van de Grondwet, waarin staat dat dit alleen kan bij koninklijk besluit. Dit zou betekenen dat alleen de regering achteraf kan ingrijpen. Indiener vindt het wenselijk dat bij gemeentelijke en waterschapsverordeningen het GS zijn die de beoordeling maken. In de goedkeuringbepaling wordt dan ook voorgesteld goedkeuring te laten plaatsvinden door de naasthogere overheid: GS in geval van waterschaps- en gemeentelijke verordeningen, het rijk in geval van provinciale verordeningen.

Voor het geval van goedkeuring door het rijk is ervoor gekozen om de toetsing aan bestaande wet- en regelgeving leggen bij de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM. Zij moeten beoordelen of de (lokale) plannen passen binnen de huidige wetgeving, bijvoorbeeld ten aanzien van luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening, en of er geen onevenredige effecten zijn voor het verkeer op andere wegen. Het kan immers zo zijn dat een heffing niet alleen zal zorgen voor minder verkeer, of verkeer op andere tijdstippen, maar ook verplaatsing van verkeersstromen. Dit zijn alle onderwerpen die vallen binnen het taakgebied van genoemde ministers.

In de tweede volzin van het derde lid is gekozen voor de zinsnede «gebruik van wegen». In het oorspronkelijk wetsvoorstel werd nog gesproken van «wegen». Door deze aanpassing wordt nog eens expliciet vastgelegd dat het gaat om de gevolgen voor verkeersstromen, en niet bijvoorbeeld voor andere aspecten zoals de inrichting van wegvakken.

Het zesde lid vervalt. Hierin werd verwezen naar richtlijn nr. 2004/52/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (PbEU L 166). Inmiddels is het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap aanhangig¹. Met dit wetsvoorstel voldoet Nederland aan de verplichting om de genoemde richtlijn te implementeren. De rechtstreekse verwijzing naar de richtlijn is hiermee overbodig geworden.

D

Artikel VI

Artikel VI strekt ertoe een regulerend tarief mogelijk te maken voor rijkswegen. Dit regulerende tarief komt overeen met de belasting ter regulering van het verkeer uit de artikelen I t/m III. In artikel VI wordt gesproken van «tarief» om aan te sluiten bij de terminologie van de Wbm. Dit regulerend tarief dient ter bestrijding van congestie en luchtverontrei-

¹ Kamerstukken II 2004/05, 30 082.

niging en geluidsoverlast op bestaande wegen en onderscheidt zich daarmee van het toltarief en expresbaantarief uit de Wbm. Met deze toevoeging van de regulerend tarief voor (bestaande) rijkswegen is het mogelijk om het instrument van lokale beprijzing van het wegverkeer nog effectiever in te zetten, zoals al is toegelicht in het algemene deel.

De voorgestelde verruiming van het begrip «betaalpoort» stelt buiten twijfel dat een betaalpoort ook kan worden ingezet ter controle achteraf van eerdere betaling van het mobiliteitstarief. Hiermee wordt het mogelijk om een lokaal systeem op te zetten, waarbij voorafgaand aan het binnenrijden van een zone waarbinnen het mobiliteitstarief geldt, het tarief wordt betaald en de betaalpoort alleen dient ter controle en handhaving. Een dergelijk systeem, uitgevoerd middels kentekenherkenning, is in Londen operabel. Het voordeel hiervan is dat niet iedere automobilist die deelneemt aan het verkeer op een weg waar het tarief geldt, een voorziening (kastje of tag) in de auto hoeft te hebben, en toch ongestoord door kan rijden, niet gehinderd door bijvoorbeeld een slagboom.

Daarnaast wordt voorgesteld om artikel 3 van de Wbm zo te wijzigen dat de bepaling die een beperking aanlegt van de kosten van invordering in relatie tot de opbrengst niet geldt voor regulerende tarieven. Allereerst is het belangrijkste doel van het regulerende tarief het verkeersregulerende karakter ervan. De tarifiering zal in eerste instantie beoordeeld moeten worden op basis van effectiviteit in regulering, waarbij uiteraard besloten zal moeten worden welke hoogte van het tarief nog aanvaardbaar is. Maar vanuit het oogpunt van regulering is het van ondergeschikt belang hoe de inningskosten en opbrengsten zich tot elkaar verhouden. Het is zelfs zeer verdedigbaar als de inningskosten gelijk zijn aan de opbrengsten. Het gaat immers niet om het innen van afdoende middelen, maar om reguleren van het verkeer. Dit is anders bij de toltarieven, waar inning van geld ten behoeve van de bekostiging van infrastructuur het belangrijkste doel is. Ten slotte zou het ook de gewenste samenwerking tussen Rijk en decentrale overheden kunnen frustreren om de 20%-eis wél te stellen voor een regulerend tarief op rijkswegen en niet voor een regulerend tarief op onderliggende wegen.

Vervolgens wordt een aantal artikelen aan de Wbm toegevoegd waarin het regulerend tarief wordt geïntroduceerd.

Artikel 25a

In het eerste lid wordt het regulerende tarief geïntroduceerd. De formulering ervan komt grotendeels overeen met het toltarief uit artikel 21 Wbm. Het verschil zit hem in het toepassingsbereik van beide tarieven. Toltarieven zijn beperkt tot nieuwe wegen, wegvakken of stroken (artikel 22, eerste lid, Wbm). Het expresbaantarief kan niet worden geheven op alle verkeersstroken in dezelfde richting, dus is niet geschikt om de totale verkeersstroom te beïnvloeden. Bovendien dienen het toltarief en het expresbaantarief ter financiering van infrastructurele investeringen, waarbij de opbrengsten van de toltarieven op rijkswegen zelfs rechtstreeks gekoppeld zijn aan de financiering van de aanleg, het beheer en het onderhoud van dezelfde weg als waarop het tarief wordt geheven (artikel 10, derde lid, Wbm). Deze beperkingen gelden niet voor het regulerend tarief. Daarmee is dit tarief toepasbaar op alle stroken van bestaande rijkswegen. Bovendien is de besteding van de middelen niet op voorhand geoormerkt, net zoals dit in artikelen 1 t/m III (belastingen van decentrale overheden) niet het geval is. Indiener ziet geen reden op voorhand bij wet vast te leggen waar de inkomsten aan besteed worden. Zou er in dit wetsvoorstel wél gekozen worden voor een bestemmingsheffing, dan is het risico groter dat, bij schaarse middelen voor de bestemming, besloten wordt tot een heffing of een verhoging van de

heffing. Het vooraf vastleggen van de bestemming in dit wetsvoorstel kan hierdoor een tegengesteld effect hebben: versterking van het oneigenlijk gebruik van een heffing. Overigens moge duidelijk zijn, dat de werking van een regulerende belasting wordt versterkt wanneer de opbrengst ervan wordt aangewend voor versterking van alternatieven, zoals openbaar vervoer, transferia etc. Deze mogelijkheid zal ongetwijfeld een rol spelen in de voorgeschreven verkeerskundige verkenning.

In het tweede lid wordt de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Financiën, opgedragen in een ministeriële regeling vast te leggen wat de datum met ingang waarvan het tarief wordt geheven is en wat de hoogte van het tarief is. Daarbij kan de hoogte van het tarief afhankelijk gemaakt worden van zowel het tijdstip van passeren van de betaalpoort als de milieukeurmerken van het motorrijtuig. Wat het laatste betreft, zou gedacht kunnen worden aan het differentiëren op basis van EURO-klasse, die gekoppeld is aan het type motorrijtuig en daarmee via het kenteken bekend is.

Artikel 25b

Het eerste lid regelt dat het regulerend tarief op rijkswegen ook vooraf kan worden betaald (zoals bijvoorbeeld in Londen). Zie hiervoor het algemeen deel van deze toelichting.

Het tweede lid regelt dat de in de artikelen 11 en 12 bedoelde ministeriële regelingen in het geval van het regulerend tarief niet verplicht maar facultatief zijn. Het gaat hier om regels over de benodigde apparatuur in geval van elektronische heffing, respectievelijk over de kenbaarheid voor de weggebruiker van de heffingspunten en het tarief. Door deze bepaling wordt voorkomen dat bij lokale of regionale systemen van beprijzing het rijk een te grote invloed heeft op de besluitvorming rond deze punten. Ook wordt in afwijking van artikelen 11 en 12 van de Wbm gesteld dat naast de minister van V&W ook de ministers van VROM en Financiën bij het opstellen van nadere regels betrokken zijn. Dit omdat deze regels naast verkeerskundige ook milieu-, RO- en fiscale aspecten betreffen.

Artikel 25c

Deze bepaling is vergelijkbaar met het huidige artikel 24 Wbm. Net als bij het toltarief en ook gezien het regulerende karakter van het regulerend tarief is het wenselijk dat het regulerend tarief op rijkswegen wordt geheven en ingevorderd onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

E

In dit artikel wordt de citeertitel van de wet gewijzigd. Om verwarring te voorkomen wordt het begrip «tol» losgelaten. Het woord «tol» wordt doorgaans gebruikt voor een heffing die bedoeld is om de kosten van beheer en onderhoud van een stuk weg door te berekenen aan de gebruiker. De term «regulerende heffing» past meer bij het doel van het wetsvoorstel, namelijk het reguleren van het wegverkeer ter voorkoming en bestrijding van files en leefbaarheid.

Duyvendak