

Vergaderjaar 2004–2005

30 082

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

Nr. 4

OORSPRONKELIJKE TEKST VAN HET VOORSTEL VAN WET EN VAN DE MEMORIE VAN TOELICHTING ZOALS VOORGELEGD AAN DE RAAD VAN STATE EN VOORZOVER NADIEN GEWIJZIGD

Voorstel van wet

In Artikel I, onderdeel B, luidde artikel 145c, tweede lid:

2. Een Europese elektronische tolheffingssdienst wordt aangeboden:

a. voor alle voertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3 500 kg en voor alle voertuigen die meer dan 9 personen mogen vervoeren op een bij ministeriële regeling vast te stellen tijdstip;

b. voor overige voertuigtypen op een bij ministeriële regeling vast te stellen tijdstip.

Artikel III is vernummerd tot Artikel II. Het vervallen Artikel II luidde:

Indien het bij koninklijke boodschap van [PM datum] ingediende voorstel van wet, houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele verwante wetten op een aantal punten van uiteenlopende aard [PM kamernummer] tot wet wordt verheven en eerder in werking treedt dan deze wet komt artikel I, onderdeel A, van deze wet te luiden:

A

Artikel 2, derde lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. het waarborgen van het op juiste wijze in rekening brengen van tarieven voor het gebruik van de weg;

Memorie van toelichting

I Algemeen

In paragraaf 3.1 is in de tweede volzin de zinsnede «In het bijzonder kan de toepassing van de nieuwe technologieën voor plaatsbepaling met satelliet (GNSS) en mobiele communicatie (GSM/GPRS) op elektronische heffingssystemen dankzij hun grote flexibiliteit en veelzijdigheid» vervangen door: Deze heffingssystemen kunnen.

In paragraaf 3.1 zijn aan de het einde van de paragraaf de volzinnen «Met deze technieken is het mogelijk het aantal afgelegde kilometers per wegcategorie in rekening te brengen, zonder dat er zwaar geïnvesteerd hoeft te worden in vaste infrastructuur zoals bijvoorbeeld wegportalen. Deze technologieën maken ook aanvullende nieuwe veiligheids- en informatiediensten voor de reiziger mogelijk, zoals een automatisch alarm bij een ongeval, dat automatisch de positie van het verongelukte voertuig aangeeft, real-time-informatie over de verkeerssituatie, de verkeersintensiteit of rijtijden.» vervallen.

In paragraaf 4.2 is de laatste zinsnede «, en vervolgens in Nederland worden neergelegd in ministeriële regelingen.» vervallen en

is aan het slot van de paragraaf een alinea toegevoegd, luidende:

Zolang de Commissie, bijgestaan door het Comité, nog geen invulling heeft gegeven aan de in de bijlage opgesomde elementen, blijven een groot aantal vragen betreffende de definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst openstaan, waaronder het rechtskarakter van de dienst en de verschillende onderdelen ervan. Het onderhavige wetsvoorstel is dusdanig vorm gegeven dat in de ministeriële regelingen waarin de door de Commissie, bijgestaan door het Comité, genomen besluiten zullen worden neergelegd wel uitsluitend zal worden gegeven over de het rechtskarakter van de dienst en invulling van de verschillende onderdelen ervan.

In paragraaf 5.2 luidde de tweede en derde alinea:

De Wbm maakt het mogelijk dat een toltarief wordt geheven, op wegen in beheer bij Rijk, provincie, gemeente of waterschap, ter zake van het passeren van een betaalpoort op een weg. Het gaat dus om een passageheffing. De opbrengst van de heffing moet worden besteed aan infrastructurele investeringen.

Het toltarief kan krachtens bestaande wetgeving alleen worden geheven op wegen, of op de capaciteitsuitbreiding van wegen, die voor het verkeer zijn opengesteld na

1 oktober 2002. Op dit moment wordt er nergens in Nederland op basis van de Wbm tol geheven.

In paragraaf 5.2 is voor de laatste alinea een passage ingevoegd, luidende:

Indien dit in de toekomst wel gaat gebeuren zal beoordeeld worden of het tarief ook op elektronische wijze wordt geheven en van welke technologie hierbij gebruik wordt gemaakt. Er zijn geen aanwijzingen dat het systeem van betaalpoorten zoals de Wbm dit kent niet of moeilijker toepasbaar is nu de richtlijn de keuze voor de hierbij te gebruiken technologie beperkt tot satellietplaatbepaling, mobiele communicatie volgens de de GSM-GPRS-norm of 5,8 Ghz microgolfttechnologie.

II Artikelsgewijze toelichting

In Artikel I, onderdeel B, onder Artikel 145e, luidde:

De richtlijn bevat een groot aantal zeer algemeen geformuleerde bepalingen die op korte termijn ingevuld zullen worden door de Commissie, bijgestaan door het comité. Om deze besluiten van het comité tijdig te kunnen implementeren is in artikel 145e een delegatiebepaling opgenomen op basis waarvan de Minister van Verkeer en Waterstaat bij ministeriële regeling, aanvullende regels kan stellen met betrekking tot de in deze wet geregelde onderwerpen. De Commissie, bijgestaan door het Comité, zal ook invulling geven aan in de richtlijn genoemde begrippen waarvan de strekking op basis van de richtlijn nog onvoldoende duidelijk is, zoals bijvoorbeeld Europese elektronische tolheffingsdienst, exploitant, dienstverlener enz.

Artikel III is vernummerd tot Artikel II. Het vervallen Artikel II luidde:

Artikel II

In verband met een andere wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 is in dit artikel een samenloop bepaling opgenomen voor het geval dat de andere wijziging eerder in werking treedt dan deze wijziging van de Wegenverkeerswet 1994.

Tenslotte zijn in de memorie van toelichting een aantal redactionele verbeteringen aangebracht.