

Vergaderjaar 2022–2023

**36 384**

## **Wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 en de Tunnelwet Westerschelde in verband met de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN DEEL**

##### **1. Inleiding**

Op 24 maart 2022 is Richtlijn (EU) 2022/362<sup>1</sup> (hierna: de richtlijn) in werking getreden. Deze richtlijn wijzigt de Eurovignetrichtlijn. Met dit wetsvoorstel wordt de richtlijn voor zover nodig geïmplementeerd in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (hierna: Wet TTH) en in de Tunnelwet Westerschelde. Voor de in het onderhavige wetsvoorstel relevante wijzigingen, dient de richtlijn op 25 maart 2024 geïmplementeerd te zijn.

De herziene Eurovignetrichtlijn biedt een kader voor wegbeprijzing voor alle voertuigen en alle tolheffingen en gebruiksheffingen in de Europese Unie. De keuze of wegbeprijzing wordt ingevoerd is aan de lidstaten, maar als die keuze wordt gemaakt, geldt hiervoor het kader in de herziene Eurovignetrichtlijn. Hiermee wordt beoogd dat wegbeprijzing in alle lidstaten dezelfde uitgangspunten en waarborgen kent.

Het gaat bij de implementatie in het onderhavige wetsvoorstel om een explicitering van het verbod op discriminatie bij het uitvoeren van de tolheffing. Daarnaast wordt in de Wet TTH de mogelijkheid geschrapt om het toltarief naar euro-emissieklasse te differentiëren, aangezien er bij de voorbereiding van de tolheffing reeds voor is gekozen niet van deze mogelijkheid gebruik te maken (zie ook paragraaf 3).

Volgens vast kabinetsbeleid is er bij het onderhavige wetsvoorstel sprake van zuivere implementatie van EU-wetgeving. De richtlijn laat op de voor dit wetsvoorstel relevante punten de lidstaten slechts beperkte keuzemogelijkheden, waarbij ervoor gekozen is de voorbereiding van de tijdelijke

<sup>1</sup> Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PbEU 2022, L 69/1).

tolheffing op de Blankenburgverbinding en ViA15 in ongewijzigde vorm voort te zetten.

De richtlijn behoeft tevens implementatie in het Eurovignetverdrag<sup>2</sup> en de Wet vrachtwagenheffing. In die implementatie wordt gelet op de ruimere implementatietermijnen voorzien bij separate wetsvoorstellen.

Deze richtlijn is alleen van toepassing op het grondgebied van Nederland binnen de Europese Unie en heeft geen gevolgen voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

## **2. Implementatiewetgeving**

### Belangrijke wijzigingen in de herziene Eurovignetrichtlijn

Hieronder wordt ingegaan op de belangrijkste wijzigingen in de herziene Eurovignetrichtlijn. Deze wijzigingen zijn evenwel grotendeels niet relevant voor het onderhavige wetsvoorstel. Ze worden daarom slechts globaal weergegeven.

De reikwijdte van de Eurovignetrichtlijn is uitgebreid van vrachtvoertuigen boven 3,5 ton naar alle wegvoertuigen. Hiermee vallen nu naast vrachtvoertuigen ook lichte voertuigen (onder 3,5 ton), alsook bussen en touringcars, onder de reikwijdte van de Eurovignetrichtlijn. Wanneer een lidstaat kiest voor wegbeprijzing, geeft de Eurovignetrichtlijn daarmee een kader voor alle categorieën wegvoertuigen.

Waar de tot dusverre geldende Eurovignetrichtlijn voorschrijft dat tarieven van de infrastructuurheffing voor vrachtvoertuigen worden gedifferentieerd op grond van euro-emissieklasse (0-VI), moet dit in de toekomst plaatsvinden op basis van CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen. Differentiatie op grond van euro-emissieklasse kan binnen het systeem van CO<sub>2</sub>-emissieklassen gecontinueerd worden. Bij tolheffing voor vrachtvoertuigen wordt een externekostenheffing verplicht op grond van luchtverontreiniging. Daarnaast is een optionele externekostenheffing op grond van CO<sub>2</sub>-emissies of geluidsoverlast mogelijk.

Onder de herziene Eurovignetrichtlijn worden vignetten voor vrachtvoertuigen in de komende 8–10 jaar uitgefaseerd en mogen deze slechts onder zeer specifieke omstandigheden worden geheven (bijvoorbeeld vanwege hoge administratieve kosten bij tolheffing, lage bevolkingsdichtheid, verkeersvolume bij de betrokken wegen of omrijden zou kunnen leiden tot negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid of volksgezondheid), dan wel in combinatie met eerder bestaande tolheffing op het TransEuropeesNetwerk-Transport (TEN-T).

Voor tunnels en bruggen is voor de externekostenheffing en de tariefdifferentiatie van de infrastructuurheffing op grond van emissies een uitzondering mogelijk in de richtlijn. Nederland maakt hier gebruik van. Daarop wordt in paragraaf 3 ingegaan. De optie tot een mark-up (een aanvullende toeslag voor specifieke gebieden waar reeds emissies en congestie met wegbeprijzing wordt aangepakt) wordt in de richtlijn verbreed tot ook buiten berggebieden.

---

<sup>2</sup> Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens; Brussel, 9 februari 1994, Trb. 1994, nr. 69.

Tot slot is een zelfstandige optie tot een congestieheffing toegevoegd aan de richtlijn. Indien de lidstaat hiertoe besluit, is deze congestieheffing dan wel verplicht voor alle voertuigen. Dat is met het onderhavige wetsvoorstel evenwel niet aan de orde.

### Consequenties richtlijn voor bestaande en voorziene tolheffingen in tunnels en op bruggen in Nederland

Waar de tot dusverre geldende richtlijn een uitzondering kende voor tolsystemen van voor 2008, komt dit in de herziene richtlijn niet meer terug. Daarmee vallen de reeds bestaande tolsystemen zoals de Westerscheldetunnel en de Kiltunnel ook onder de herziene Eurovignetrichtlijn. Beide tolsystemen liggen niet op het Trans Europees Netwerk-Transport (TEN-T) en zijn geen snelwegen, waardoor slechts een zeer beperkt aantal artikelen uit de herziene Eurovignetrichtlijn van toepassing is. Van deze is vooral het verbod op discriminatie relevant. Opgemerkt wordt dat de Kiltunnel gelegen is op een privéweg, waardoor de tolheffing geen wettelijke grondslag kent. Voor de tolheffing in de Kiltunnel is door de betreffende decentrale overheden de «Gemeenschappelijke regeling voor het Wegschap tunnel Dordtse Kil» opgesteld. Deze regeling behoeft naar verwachting aanpassing in lijn met de wijziging van de Tunnelwet Westerschelde zoals geregeld met het onderhavige wetsvoorstel. Het gaat daarbij met name om het toevoegen van een expliciet verbod op discriminatie bij het uitvoeren van de tolheffing.

Voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 geldt dat deze, na aanleg, gelegen zijn op het TEN-T en dat het snelwegen betreft, waardoor meer artikelen uit de herziene Eurovignetrichtlijn van toepassing zijn. Daar staat tegenover dat de Wet TTH reeds in lijn is met de tot dusverre geldende Eurovignetrichtlijn. Overeenkomstig de herziene Eurovignetrichtlijn kan voor tunnels (de Blankenburgverbinding) en bruggen (de ViA15) gebruik worden gemaakt van een uitzondering, waardoor de nieuwe op CO<sub>2</sub>-emissies gebaseerde tariefdifferentiatie alsook de externekostenheffing niet toegepast hoeven te worden. De regering kiest ervoor om van deze uitzondering gebruik te maken, zodat de voorbereiding van de tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15 in ongewijzigde vorm kan worden voortgezet. Daarop wordt in paragraaf 3 ingegaan.

### **3. Hoofdpijnen van het voorstel**

Met het voorliggende wetsvoorstel worden de relevante artikelen uit de richtlijn geïmplementeerd in de Wet TTH en de Tunnelwet Westerschelde. Zoals omschreven in paragraaf 2, gaat het hierbij om een beperkt aantal artikelen.

In de huidige Wet TTH is de mogelijkheid opgenomen het toltarief te differentiëren op grond van euro-emissieklasse. In 2015 is onderzoek gedaan naar de uitvoerbaarheid van dergelijke differentiatie van de toltarieven op de Blankenburgverbinding en de ViA15. Hieruit is gebleken dat differentiatie naar euro-emissieklasse technisch niet werkbaar en onwenselijk is. In de tot dusverre geldende Eurovignetrichtlijn gold een uitzonderingsmogelijkheid om niet naar euro-emissieklasse te hoeven differentiëren wanneer dit technisch niet werkbaar is of als het ertoe zou leiden dat de meest vervuilende voertuigen zouden omrijden, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid. In 2015 heeft de Nederlandse regering een mededeling aan de Europese Commissie gedaan dat van de uitzonderingsmogelijkheid gebruik wordt gemaakt. De Europese Commissie heeft in reactie daarop aangegeven akkoord te zijn met het gebruik van de uitzondering. De reeds vastgestelde toltarieven voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 zijn dan ook niet

naar euro-emissieklasse gedifferentieerd. Gelet op het voorgaande wordt derhalve met dit wetsvoorstel de mogelijkheid om naar euro-emissieklasse te differentiëren geschrapt uit de Wet TTH.

Zoals beschreven in paragraaf 2, wordt in de richtlijn differentiatie op basis van euro-emissieklasse vervangen door differentiatie op basis van CO<sub>2</sub>-emissieklasse. In de richtlijn is de uitzondering in artikel 7, vierde lid, tweede alinea, opgenomen op basis waarvan lidstaten ervoor kunnen kiezen de differentiatie naar CO<sub>2</sub>-emissieklasse niet toe te passen voor bruggen, tunnels en bergpassen. Deze uitzondering regelt dat het differentiëren van toltarieven op grond van CO<sub>2</sub>-emissies en het toepassen van de externekostenheffing niet verplicht is wanneer dit technisch niet werkbaar is of als het ertoe zou leiden dat de meest vervuilende voertuigen zouden omrijden, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid. Van deze uitzonderingsmogelijkheid wordt gebruik gemaakt, aangezien beide uitzonderingsgronden voor de trajecten die onder de Wet TTH van toepassing zijn. De redenering dat de meest vervuilende voertuigen zullen omrijden staat nog steeds. Ook is het systeem van de Wet TTH onveranderd, wat betekent dat met dit systeem van automatische nummerplaat herkenning (ANPR) het technisch nog altijd niet werkbaar is om voertuigen naar CO<sub>2</sub>-emissieklasse in te delen. In 2023 heeft de Nederlandse regering daarom opnieuw een mededeling aan de Europese Commissie gedaan waarin de gronden van de continuering van de uitzondering uiteen zijn gezet. De Europese Commissie heeft aangegeven dat de motivering uit de mededeling van 2015 nog steeds gegrond is, zolang aan de voorwaarden uit artikel 7, vierde lid wordt voldaan.

In zowel de Tunnelwet Westerschelde als in de Wet TTH wordt een expliciet verbod op discriminatie opgenomen conform de richtlijn. Het is niet toegestaan direct of indirect onderscheid te maken naar nationaliteit, herkomst of bestemming van het vervoer, land van registratie van het voertuig of land van vestiging van de vervoerder.

In de Tunnelwet Westerschelde wordt tevens een verbod opgenomen om bij de inning van tolgelden «niet-reguliere gebruikers van het wegennet» op ongerechtvaardigde wijze financieel of anderszins te benadelen. Hoewel het toegestaan is om frequente gebruikers een voordeel te geven, moet dat voordeel wel aan alle frequente gebruikers worden verstrekt, ongeacht herkomst. De technologie die wordt gebruikt voor het verkrijgen van voordeel bij frequent gebruik, moet in gelijke mate toegankelijk zijn voor alle gebruikers.

#### **4. Verhouding tot hoger recht**

De richtlijn vereist tevens implementatie in het Eurovignetverdrag. Het protocol tot wijziging van het verdrag moet gezamenlijk door de heffende landen Nederland, Denemarken, Luxemburg en Zweden worden opgesteld. Dit wordt na ratificatie geïmplementeerd in de Wet belasting zware motorvoertuigen (Wet BZM) en kent daarom een zelfstandig implementatietraject.

#### **5. Verhouding tot nationale regelgeving**

De Eurovignetrichtlijn geldt na de herziening voor alle tolsystemen (systemen op basis van gereden afstand/tolwegen) en gebruiksheffingen (systemen op basis van tijdsduur/vignet) in Nederland. Dit noodzaakt tot wijziging van de relevante wetgeving in Nederland, te weten:

- Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (Wet TTH);
- Tunnelwet Westerschelde;

- Volledigheidshalve wordt vermeld dat de Eurovignetrichtlijn ook ziet op de Kiltunnel, waarvoor geen nationale wet geldt. De implementatie van de richtlijn zal daarom plaatsvinden in de Gemeenschappelijke regeling voor het Wegschap tunnel Dordtse Kil;
- Wet belasting zware motorvoertuigen (Wet BZM). In paragraaf 4 is toegelicht dat hiervoor een separaat wetsvoorstel volgt;
- De Wet vrachtwagenheffing. Omdat de Wet vrachtwagenheffing pas hoeft te voldoen aan de herziene richtlijn zodra de vrachtwagenheffing van start gaat (naar verwachting in 2026), wordt de richtlijn met een separaat wetsvoorstel in de Wet vrachtwagenheffing geïmplementeerd. Hiermee is meer tijd beschikbaar om de in paragraaf 2 beschreven wijzigingen aan de infrastructuurheffing en de externekostenheffing in de vrachtwagenheffing te implementeren.
- Daarnaast worden de bijlagen van enkele richtlijnen/verordeningen gewijzigd. Dit kan nog tot wijzigingen leiden in uitvoeringsregelgeving.

## **6. Gevolgen**

De impact van dit wetsvoorstel is beperkt. Dat komt allereerst omdat de Wet TTH reeds met de tot dusverre geldende Eurovignetrichtlijn in overeenstemming is. Bij de implementatie van de richtlijn is inzake de tijdelijke tolheffing gekozen om zoveel mogelijk te blijven bij de eerder gemaakte keuzes. Daarbij biedt de richtlijn een uitzonderingsmogelijkheid om de tariefdifferentiatie op grond van CO<sub>2</sub>-emissies alsook de externekostenheffing niet toe te passen voor bruggen en tunnels. Hiervan wordt gebruik gemaakt. De eerder opgenomen mogelijkheid in de Wet TTH om eventueel wel te kunnen differentiëren op grond van euro-emissieklasse komt te vervallen. Voor de praktijk heeft dit niet direct gevolgen, want deze differentiatie op grond van euro-emissieklasse is niet opgenomen in de toltarieven op de Blankenburgverbinding en ViA15 zoals vastgesteld in de Regeling tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15.

Voor de Westerscheldetunnel geldt dat er sprake is van een zeer beperkt aantal artikelen in de herziene Eurovignetrichtlijn, die van toepassing zijn op de Tunnelwet Westerschelde. Hiervan behoeven maar enkele artikelen formeel implementatie, hetgeen in de praktijk niet tot wijzigingen leidt, omdat op dit moment ook al geen onderscheid wordt gemaakt in de herkomst van weggebruikers of voertuigen.

Dit wetsvoorstel leidt niet tot nieuwe administratieve lasten of andere lasten voor bedrijven of burgers (regeldruk gevolgen) en heeft ook verder geen financiële gevolgen.

## **7. Uitvoering**

Voor de uitvoering heeft het wetsvoorstel geen directe gevolgen.

## **8. Toezicht en handhaving**

Zowel bij de tolheffing ten behoeve van het gebruik van de Westerscheldetunnel als bij de tolheffing ten behoeve van het gebruik van de Blankenburgverbinding en ViA15 is geen sprake van een wijziging in het toezicht of de handhaving. Er is sprake van openbaar toegankelijke tarieven die in ieder geval op het internet zijn te vinden en waaruit eventuele discriminatie naar nationaliteit, land van vestiging, land van voertuigregistratie dan wel herkomst of bestemming van het vervoer, duidelijk zou blijken. Met toezicht en handhaving van de Wet TTH zijn belast Onze Minister dan wel de door Onze Minister aangewezen personen (artikel 12 en 15, eerste lid, van de Wet TTH). Het toezicht op de

tolheffing bij de Tunnelwet Westerschelde ligt bij de directie van de N.V. Westerscheldetunnel.

## **9. Evaluatie**

Het wetsvoorstel voorziet niet in een evaluatiebepaling, daar het implementatie betreft en ook niet ingrijpt in de huidige situatie.

## **10. Advies en consultatie**

Het conceptwetsvoorstel is voor een uitvoeringstoets voorgelegd aan de Dienst Wegverkeer (RDW), die namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat als tolheffer zal optreden bij de tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en ViA15. In de uitvoeringstoets geeft RDW aan dat de wijzigingen zoals opgenomen in artikel I van het conceptwetsvoorstel geen effect hebben op de door RDW beoogde wijze van uitvoering van de Wet TTH<sup>3</sup>. Het conceptwetsvoorstel is voor RDW daarom uitvoerbaar. Het conceptwetsvoorstel is ook voorgelegd aan de Directie Westerscheldetunnel als ook de provincie Zeeland. Dit heeft tot kleine aanscherpingen in de tekst geleid.

Het conceptwetsvoorstel is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen (substantiële) gevolgen voor de regeldruk heeft. Om dezelfde reden is geen MKB-toets uitgevoerd op het conceptwetsvoorstel.

Het conceptwetsvoorstel is niet voorgelegd aan de Autoriteit Persoonsgegevens en de Raad voor de Rechtspraak, omdat het geen wijzigingen betreft die zien op gegevensverwerking respectievelijk de rechtspraak.

Een internetconsultatie over het conceptwetsvoorstel heeft niet plaatsgevonden. Zoals aangegeven in de inleiding is bij het onderhavige wetsvoorstel sprake van zuivere implementatie van EU-wetgeving en laat de richtlijn op de voor dit wetsvoorstel relevante punten de lidstaten slechts beperkte keuzemogelijkheden. Er is voor gekozen om de voorbereiding van de tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en ViA15 in ongewijzigde vorm voort te zetten. De internetconsultatie had niet in betekenende mate kunnen leiden tot aanpassing van het voorstel.

Tot slot is het conceptwetsvoorstel besproken met de betrokken decentrale overheden van de Westerscheldetunnel alsook de Kiltunnel.

Tenslotte wordt hierbij opgemerkt dat de Europese Commissie, op grond van artikel 7, vierde lid, laatste alinea, van de herziene Eurovignetrichtlijn nogmaals in kennis is gesteld van het besluit om gebruik te maken van de uitzondering en daarmee om differentiatie naar CO<sub>2</sub>-emissieklasse niet toe te passen in de Wet TTH.

## **11. Overgangsrecht en inwerkingtreding**

Dit wetsvoorstel zal met ingang van 25 maart 2024, de datum waarop de richtlijn in Nederland geïmplementeerd dient te zijn, in werking treden. Indien het Staatsblad waarin deze wet wordt geplaatst, later wordt uitgegeven, dan treedt de wet de dag na die plaatsing in werking. Omdat het uitvoering van EU-wetgeving betreft wordt zo nodig afgeweken van het voor de inwerkingtreding van wetgeving vastgestelde vaste verandermoment alsmede van de daarvoor vastgestelde publicatiedatum.

<sup>3</sup> Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In verband met deze wetswijziging is geen overgangsrecht nodig.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I (Wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15)**

#### *Onderdeel A*

Het begrip euro-emissieklasse komt te vervallen. Dit begrip wordt niet meer gebruikt in de Wet TTH en hoeft daarom niet gedefinieerd te worden. Daarnaast wordt de Eurovignetrichtlijn toegevoegd aan de begripsbepalingen in artikel 1.

#### *Onderdeel B*

In de huidige tekst van artikel 4a van de Wet TTH is abusievelijk het wegvak waar de Minister een technisch hulpmiddel mag gebruiken om gegevens van voertuigen vast te leggen niet voldoende specifiek afgebakend. Door «op of aan de weg» in artikel 4a te vervangen door «op of aan het wegvak bedoeld in artikel 2, tweede lid, onder a» wordt gezorgd dat de Minister alleen bevoegd is om op de Blankenburgverbinding en ViA15 gegevens vast te leggen voor de tijdelijke tolheffing en niet ook op andere wegvakken.

#### *Onderdeel C*

In de huidige tekst van artikel 5, derde lid, van de Wet TTH is de mogelijkheid opgenomen het tarief te differentiëren op grond van euro-emissieklasse. Deze mogelijkheid wordt geschrapt gelet op de overgang in de Eurovignetrichtlijn van euro-emissieklasse naar CO<sub>2</sub>-emissieklasse en de uitzondering in de richtlijn voor bruggen en tunnels. De uitzondering regelt dat differentiatie naar emissies en het toepassen van de externekostenheffing niet verplicht is wanneer dit technisch niet werkbaar is of als het ertoe zou leiden dat de meest vervuilende voertuigen omrijden, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid. Dit is het geval bij de tijdelijke tolheffing. Zie ook «6. Gevolgen».

Daarnaast wordt aan de mogelijkheid om het tarief te differentiëren naar de wijze waarop de betaling van het toltarief plaatsvindt, een verwijzing naar de voorwaarden die hiervoor gelden in de richtlijn toegevoegd.

#### *Onderdeel D*

Tijdens de voorbereiding van de tijdelijke tolheffing is gebleken dat het niet uitvoerbaar is om in de gevallen van artikel 6, derde lid, van de Wet TTH (in het belang van de verkeersdoorstroming, de openbare orde en veiligheid of in het algemeen belang) aan iedere individuele (kenteken)-houder een ontheffing te verlenen. Als een categorie voertuigen moet worden ontheven van de plicht om tol te betalen, spreekt men doorgaans van een vrijstelling. Om deze fout te herstellen wordt de ontheffing in artikel 6 omgezet in een vrijstelling. Het is altijd de bedoeling geweest dat deze vrijstelling alleen bij hoge uitzondering wordt ingezet. Daarbij moet worden gedacht aan bijvoorbeeld de evacuatie van een gebied in verband met een (dreigende) ramp.

### *Onderdeel E*

Aan artikel 7 wordt een nieuw derde lid toegevoegd. In de Eurovignet-richtlijn is aan het artikel betreffende discriminatie een lid toegevoegd dat discriminatie op grond van de nationaliteit van de weggebruiker niet is toegestaan. Het artikel in de richtlijn is echter in zijn geheel opnieuw vastgesteld. Bij het heffen van tol mag geen onderscheid worden gemaakt naar de in het artikel genoemde gevallen. Omdat het voor derden en andere lidstaten mogelijk moet zijn om een beroep te doen op het verbod op onderscheid, worden de genoemde gevallen met deze wijziging toegevoegd.

### *Onderdeel F*

In de huidige tekst van artikel 8, tweede lid, van de Wet TTH is geregeld dat de termijn waarbinnen een aanmaning voor niet tijdig betaalde tol moet worden betaald, wordt vastgesteld bij ministeriële regeling. In artikel 4:112 Algemene wet bestuursrecht (Awb) is hiervoor echter reeds een standaardtermijn opgenomen. De Awb biedt de mogelijkheid om bij wettelijk voorschrift van deze termijn af te wijken. In artikel 8, tweede lid, van de wet is een kan-bepaling opgenomen zodat, indien dit nodig blijkt te zijn, een andere termijn kan worden gesteld waarbinnen de aanmaning betaald dient te worden.

## **Artikel II (Wijziging van de Tunnelwet Westerschelde)**

### *Onderdeel A*

Met de wijziging van artikel 1 van de Tunnelwet Westerschelde wordt de aanduiding van Onze Minister in lijn gebracht met de huidige titel van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

### *Onderdeel B*

Volledigheidshalve wordt hier ook verwezen naar de huidige titel van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

### *Onderdeel C*

Aan artikel 4 van de Tunnelwet Westerschelde wordt een lid toegevoegd. De te implementeren bepaling bestond al in de richtlijn, maar heeft met de herziening van de richtlijn een ander toepassingsbereik gekregen en geldt nu wel voor de Westerscheldetunnel. Het verbod op benadeling in het artikel in de richtlijn geldt met name voor tolgebieden die vallen onder de EETS-richtlijn<sup>4</sup>, maar ook voor tolgebieden die gebruik maken van andere technologische middelen bij het heffen van tol. Het artikel moet ervoor zorgen dat een eventueel voordeel dat wordt verstrekt aan gebruikers door gebruik van bepaalde technologie, toegankelijk moet zijn voor iedereen ongeacht de herkomst van het voertuig. Oftewel, er mag geen indirecte benadeling ontstaan voor niet-reguliere gebruikers omdat ze bepaalde technologie niet hebben.

---

<sup>4</sup> Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees 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 (PbEU 2019, L91).



## Onderdeel D

Aan artikel 5 van de Tunnelwet Westerschelde wordt een vierde lid toegevoegd. In de Eurovignetrichtlijn is aan het artikel betreffende discriminatie een lid toegevoegd dat discriminatie op grond van de nationaliteit van de weggebruiker niet is toegestaan. Het artikel in de richtlijn is echter in zijn geheel opnieuw vastgesteld. Zie ook de toelichting bij artikel I, onderdeel C.

### Bijlage bij de toelichting

#### Transponeringstabel bij bindende EU-rechtshandelingen (Ar. 9.12)

Bepaling Richtlijn (EU) 2022/362	Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regeling	Omschrijving beleidsruimte	Bijzonderheden
Wijziging van richtlijn 1999/62/EG			
Artikel 1 (toepassing)	Behoeft geen implementatie		
Artikel 2 (definities)	Behoeft geen implementatie		Voor zover van toepassing veranderen de definities in de wet WST en de Wet TTH niet
Artikel 7, eerste lid (Toepassing TEN-T)	Behoeft geen implementatie		
Artikel 7, tweede lid (toepassing overig wegennet)	Behoeft geen implementatie		
Artikel 7, derde lid (verschillende heffingen mogelijk voor verschillende voertuigcategorieën)	Behoeft geen implementatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7, vierde lid (uitzonderingen)	Behoeft geen implementatie		Wel motivering in de memorie van toelichting, van de uitzondering wordt gebruik gemaakt
Artikel 7, vijfde lid (direct of indirect onderscheid)	Artikel I, onderdeel E, en artikel II, onderdeel D		
Artikel 7, zesde lid (dunbevolkte gebieden)	Behoeft geen implementatie		Hier wordt geen gebruik van gemaakt in de tolgebieden WST en TTH
Artikel 7, zevende lid (concessies)	Behoeft geen implementatie		In de tolgebieden WST en TTH zijn geen concessies gesloten
Artikel 7, achtste lid (aan concessie gelijke afspraken)	Behoeft geen implementatie		In de tolgebieden WST en TTH is geen sprake van een aan concessie gelijke afspraak.

<b>Bepaling Richtlijn (EU) 2022/362</b>	<b>Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regeling</b>	<b>Omschrijving beleids- ruimte</b>	<b>Bijzonderheden</b>
Artikel 7, negende lid (vrijstellingen etc.)	Behoeft geen implementatie		Kan-bepaling, wordt geen gebruik van gemaakt.
Artikel 7, tiende lid (vanaf 2030 geen gebruiksrechten op TEN-T)	Behoeft geen implementatie		In de tolgebieden WST en TTH wordt tolgeld geheven en zijn op zichzelf geen gebieden waar gebruiksrechten voor worden geheven.
Artikel 7, elfde lid (voortzetting gebruiksrechten)	Behoeft geen implementatie		Het gaat hier om een kanbepaling. Geldt alleen in uitzonderlijke omstandigheden waar Nederland niet aan voldoet.
Artikel 7, twaalfde lid (gemeenschappelijke heffing gebruiksrecht tot 2032)	Behoeft geen implementatie		Is niet van toepassing op tolgebieden.
Artikel 7, dertiende lid (uitzondering op pas te heffen v.a. 12 ton i.p.v. vanaf 3,5 ton tot 2027)	Behoeft geen implementatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7, veertiende lid (andere kosten voor bussen en touringcars etc.)	Behoeft geen implementatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7, vijftiende lid (opdracht commissie)	Behoeft geen implementatie		Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 bis, eerste lid (evenredigheid gebruiksrechten)	Behoeft geen implementatie		Alleen van toepassing op gebruiksrechten
Artikel 7 bis, tweede lid (verdeling tarief over tijd)	Behoeft geen implementatie		Alleen van toepassing op gebruiksrechten
Artikel 7 bis, derde lid (gebruiksrechten personenauto's)	Behoeft geen implementatie		Alleen van toepassing op gebruiksrechten
Artikel 7 bis, vierde lid (hogere gebruiksrechten lichte bedrijfsvoertuigen)	Behoeft geen implementatie		Alleen van toepassing op gebruiksrechten
Artikel 7 bis, vijfde lid (beoordeling Commissie)	Behoeft geen implementatie		Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 bis bis, eerste lid (gecombineerde heffingsregeling voor tol van voor 24 maart 2022)	Behoeft geen implementatie		Geldt niet voor deze tolgebieden
Artikel 7 bis bis, tweede lid (gecombineerde heffingsregeling tol en gebruikersrecht)	Behoeft geen implementatie		Geldt niet voor deze tolgebieden

<b>Bepaling Richtlijn (EU) 2022/362</b>	<b>Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regeling</b>	<b>Omschrijving beleids- ruimte</b>	<b>Bijzonderheden</b>
Artikel 7 bis bis, derde lid (differentiatie gebruikersrecht)	Behoeft geen imple- mentatie		Geldt niet voor deze tolgebieden
Artikel 7 bis bis, vierde lid (effectbeoordeling)	Behoeft geen imple- mentatie		geldt niet voor deze tolgebieden
Artikel 7 ter, eerste lid (infrastructuurheffing zware bedrijfsvoertuigen)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 ter, tweede lid (infrastructuurheffing zware bedrijfsvoertuigen)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 quater, eerste lid (externekostenheffing)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 quater, tweede lid (tarief externekostenheffing)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 quater, derde lid (vrijstelling)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt, omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid
Artikel 7 quater bis, vierde lid (externekostenheffing conces- sies)	Behoeft geen imple- mentatie		Geen sprake van een concessie dus deze bepaling is niet van toepassing
Artikel 7 quater ter, eerste lid (hogere externekostenheffing dan referentiewaarde)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 quater ter, tweede lid (externekostenheffing voor bussen en touringcars)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 quater ter, derde lid (externekostenheffing in combinatie met infrastructuur- heffing)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 quater ter, vierde lid (opdracht Commissie)	Behoeft geen imple- mentatie		Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 quinquies (wetgevingsopdracht)	Behoeft geen imple- mentatie		Opdracht aan de commissie
Artikel 7 quinquies bis, eerste lid (congestieheffing voor alle voertuigen)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt

<b>Bepaling Richtlijn (EU) 2022/362</b>	<b>Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regeling</b>	<b>Omschrijving beleids- ruimte</b>	<b>Bijzonderheden</b>
Artikel 7 quinquies bis, tweede lid (objectieve criteria congestieheffing)	Behoeft geen implementatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 quinquies bis, derde lid (niet discriminerend)	Behoeft geen implementatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 quinquies bis, vierde lid (minimumeisen in bijlage 5)	Behoeft geen implementatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 quinquies bis, vijfde lid (evaluatie)	Behoeft geen implementatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 sexies, eerste lid (berekening infrastructuurheffing)	Behoeft geen implementatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 sexies, tweede lid (berekening infrastructuurheffing)	Behoeft geen implementatie		Geen sprake van een concessie dus deze bepaling is niet van toepassing
Artikel 7 septies, eerste lid (voorwaarden toeslag congestie en milieuschade op andere heffing)	Behoeft geen implementatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 septies, tweede lid (grensoverschrijdend project)	Behoeft geen implementatie		Geen sprake van een toeslag, noch grensoverschrijdend project dus deze bepaling is niet van toepassing
Artikel 7 septies, derde lid (toeslag bij differentiatie)	Behoeft geen implementatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 septies, vierde lid (opdracht Commissie)	Behoeft geen implementatie		Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 septies, vijfde lid (opdracht Commissie)	Behoeft geen implementatie		Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 octies, eerste lid (differentiatie infrastructuurheffing ivm congestie, verkeersveiligheid etc.)	Behoeft geen implementatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt

<b>Bepaling Richtlijn (EU) 2022/362</b>	<b>Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regeling</b>	<b>Omschrijving beleids- ruimte</b>	<b>Bijzonderheden</b>
Artikel 7 octies, tweede lid (voor CO <sub>2</sub> -emissiesdifferentiatie, Euro-emissiedifferentiatie)	Behoeft geen implementatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 octies, derde lid (doel van differentiatie mag niet zijn extra inkomsten)	Behoeft geen implementatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 octies bis, eerste lid (infrastructuurheffing differentiatie naar CO <sub>2</sub> -emissieklassen)	Behoeft geen implementatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 octies bis, tweede lid (de CO <sub>2</sub> -emissieklassen)	Behoeft geen implementatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 octies bis, derde lid (percentages verlaagde tarieven CO <sub>2</sub> -emissieklassen)	Behoeft geen implementatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 octies bis, vierde lid (doel van differentiatie mag niet zijn extra inkomsten)	Behoeft geen implementatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 octies bis, vijfde lid (keuze differentiatie externekostenheffing)	Behoeft geen implementatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 octies bis, zesde lid (verlaagde tarieven)	Behoeft geen implementatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing

<b>Bepaling Richtlijn (EU) 2022/362</b>	<b>Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regeling</b>	<b>Omschrijving beleids- ruimte</b>	<b>Bijzonderheden</b>
Artikel 7 octies bis, zevende lid (uitvoeringshandelingen Commissie)	Behoeft geen imple- mentatie		Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 octies bis, achtste lid (opdracht Commissie)	Behoeft geen imple- mentatie		Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 octies bis, negende lid (opdracht Commissie)	Behoeft geen imple- mentatie		Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 octies bis, tiende lid (opdracht Commissie)	Behoeft geen imple- mentatie		Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 octies bis, elfde lid (andere maatregel)	Behoeft geen imple- mentatie		Omdat er geen sprake is van een andere maatregel is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 octies ter, eerste lid (emissiedifferentiatie tarieven lichte voertuigen)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 octies ter, tweede lid (differentiatie op basis van milieuprestatie)	Behoeft geen imple- mentatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 octies ter, derde lid (alternatieve brandstoffen)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 octies ter, vierde lid (voertuigen van historisch belang)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 octies ter, vijfde lid (extra inkomsten genereren)	Behoeft geen imple- mentatie		Omdat gebruik wordt gemaakt van de uitzondering van artikel 7, vierde lid is deze bepaling niet van toepassing
Artikel 7 nonies, eerste lid (notificatieplicht nieuwe tol)	Behoeft geen imple- mentatie		Geen implementatie nodig, wel een taak om te notificeren.
Artikel 7 nonies, eerste lid bis, (notificatieplicht nieuwe tol infrastructuurheffing)	Behoeft geen imple- mentatie		Is niet van toepassing
Artikel 7 nonies, derde lid (notificatieplicht nieuwe tol externekostenheffing)	Behoeft geen imple- mentatie		Is niet van toepassing

<b>Bepaling Richtlijn (EU) 2022/362</b>	<b>Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regeling</b>	<b>Omschrijving beleids- ruimte</b>	<b>Bijzonderheden</b>
Artikel 7 decies, tweede lid (verlaging)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 decies, tweede lid bis (verlaging voor frequente gebruikers)	Artikel I, onderdeel C voor de wet TTH en behoeft geen imple- mentatie in de Wet WST		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt in de Wet WST
Artikel 7 decies, derde lid (andere differentiatie mogelijk- heid)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 undecies, eerste lid (vrije verkeer zo min mogelijk belemmeren)	Al geïmplementeerd in artikel 4, Tunnelwet Westerschelde en wordt geïmplemen- teerd met artikel 4a e.v. Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 ivm de Wet implementatie EETS-richtlijn en enkele technische aanpassin- gen		
Artikel 7 undecies, tweede lid (niet op ongerechtvaardigde wijze financieel of anderszins benadelen)	Wordt geïmplemen- teerd in artikel 8 e.v. Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 ivm de Wet implementatie EETS-richtlijn en enkele technische aanpassin- gen, wordt voor de Tunnelwet Wester- schelde geïmplemen- teerd in artikel II, onderdeel B		
Artikel 7 undecies, tweede lid bis (hoogste tarief bij ontbreken voertuigdocumenten)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt
Artikel 7 undecies, derde lid (ontvangstbewijs)	Behoeft geen imple- mentatie		Kanbepaling, wordt geen gebruik van gemaakt

<b>Bepaling Richtlijn (EU) 2022/362</b>	<b>Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regeling</b>	<b>Omschrijving beleids- ruimte</b>	<b>Bijzonderheden</b>
Artikel 7 undecies, vierde lid («EETS»-systeem gebruiken teneinde vrije verkeer zo min mogelijk te belemmeren, als economisch haalbaar)	Behoeft geen implementatie		Dit is voor de tolgebieden TTH en WST niet economisch haalbaar dus niet van toepassing
Artikel 7 duodecies (compensatie)	Behoeft geen implementatie		Er wordt geen gebruik gemaakt van compensatie dus deze bepaling is niet van toepassing
Artikel 8, tweede lid (gemeenschappelijk geheven gebruikersrechten)	Behoeft geen implementatie		Geen sprake van gebruiksrechten dus deze bepaling is niet van toepassing
Artikel 8, derde lid (verlengde implementatietermijn verdrag)	Behoeft geen implementatie		Deze wijzigingswet ziet op tolwegen en gaat niet over gezamenlijk geheven gebruiksrechten (het Eurovignetverdrag) dus deze bepaling is niet van toepassing
Artikel 9, eerste lid bis (andere heffingen)	Behoeft geen implementatie		Dit gaat om andere heffingen, die heffingen zijn niet van toepassing op deze tolgebieden
Artikel 9 quater, derde lid (artikel 5 verordening 182/2011)	Behoeft geen implementatie		Geldt voor de bepalingen waar een opdracht voor de commissie in zit
Artikel 9 quinquies (bevoegdheid Commissie)	Behoeft geen implementatie		Bevoegdheid van de Commissie
Artikel 9 sexies (bevoegdheden en opdracht commissie)	Behoeft geen implementatie		Bevoegdheid van en opdracht aan de commissie
Artikel 10 bis (indexatie)	Behoeft geen implementatie		-
Artikel 11 (verslag)	Behoeft geen implementatie		Geen implementatie maar wel een opdracht om een verslag te maken
Bijlagen	Behoeft geen implementatie		De bijlagen zijn niet van toepassing op deze wetten
Wijzigingen van Richtlijn 1999/37/EG	Behoeft geen implementatie		Wordt in uitvoeringsreggeving uitgewerkt
Wijziging van Richtlijn (EU) 2019/520	Artikel 40, derde lid, Wet implementatie EETS-richtlijn		



<b>Bepaling Richtlijn (EU) 2022/362</b>	<b>Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regeling</b>	<b>Omschrijving beleids- ruimte</b>	<b>Bijzonderheden</b>
Omzetting (artikel 4)	Behoeft geen imple- mentatie		-
Inwerkingtreding (artikel 5)	Behoeft geen imple- mentatie		-
Adressaten (artikel 6)	Behoeft geen imple- mentatie		-

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers