



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 22 februari 2016, nr. IENM/BSK-2016/6326, houdende vaststelling van regels voor een goede uitvoering van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (Regeling tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15)

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoetuigen (PbEG 1999, L 187), zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij Richtlijn 2013/22/EU van de Raad van 13 mei 2013 (PbEU 2013, L 158), en artikel 5, eerste en vijfde lid, van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15;

BESLUIT:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 (begripsbepalingen)

Voor de toepassing van deze regeling wordt verstaan onder:
wet: Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15.

HOOFDSTUK 2 TOL

Artikel 2 (hoogte toltarief)

1. Het toltarief voor de Blankenburgverbinding bedraagt, uitgaande van het prijspeil in 2013:
 - a. voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg: € 1,18;
 - b. voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 3.500 kg: € 7,11.
2. Het toltarief voor de ViA15 bedraagt, uitgaande van het prijspeil in 2013:
 - a. voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg: € 1,18;
 - b. voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 3.500 kg: € 7,11.
3. Het toltarief wordt jaarlijks geïndexeerd met de door het CBP geraamde Index Bruto Overheidsinvesteringen.
4. Onze Minister maakt voorafgaand aan de openstelling van de Blankenburgverbinding respectievelijk de ViA15 en vervolgens jaarlijks het geïndexeerde toltarief, bedoeld in het derde lid, bekend in de Staatscourant.
5. Het toltarief wordt geheven met ingang van de dag van openstelling van de Blankenburgverbinding respectievelijk de ViA15.

HOOFDSTUK 3 OVERIGE EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 3 (inwerkingtreding)

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop de wet in werking treedt.

Artikel 4 (citeertitel)

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*



Transponeringstabel Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PbEG 1999, L 187), zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij Richtlijn 2013/22/EU van de Raad van 13 mei 2013 (PbEU 2013, L 158)

	Artikel, – lid, of – onderdeel EU-regeling	Te implementeren in Regeling tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15	Bijzonderheden
1.	Artikel 7, derde lid (geen discriminatie)	Artikel 2, eerste lid, onder b, en tweede lid, onder b	De richtlijn is alleen van toepassing op voertuigen met een toegestaan maximum gewicht van meer dan 3.500 kg.
2.	Artikel 7 sexies, eerste lid (berekening maximumtoltarief)	Artikel 2, eerste lid, onder b, en tweede lid, onder b	De richtlijn is alleen van toepassing op voertuigen met een toegestaan maximum gewicht van meer dan 3.500 kg.
3.	Artikel 7 octies, eerste lid (variatie tarief Euro-emissieklasse)	Artikel 2, eerste lid, onder b, en tweede lid, onder b	De richtlijn is alleen van toepassing op voertuigen met een toegestaan maximum gewicht van meer dan 3.500 kg.
4.	Bijlage III, punt 1, eerste streepje (het wegvak aangeven waar tol wordt geheven)	Artikel 2, eerste lid, onder b, en tweede lid, onder b	De richtlijn is alleen van toepassing op voertuigen met een toegestaan maximum gewicht van meer dan 3.500 kg.
5.	Bijlage III, punt 2.1, vijfde streepje (indexering tolgelden)	Artikel 2, derde lid	



TOELICHTING

Algemeen deel

De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 geeft de grondslag voor tolheffing voor de wegvakken Blankenburgverbinding en de ViA15. Met de Wet tijdelijk tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 wordt ook voorzien in een herimplementatie van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (PbEG 1999, L 187) (hierna: Richtlijn 1999/62/EG) voor zover het tolheffing betreft. Deze richtlijn was voor zover het tolheffing betreft, geïmplementeerd in de Wet bereikbaarheid en mobiliteit, maar die is met de inwerkingtreding van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 ingetrokken. Enkele onderdelen van Richtlijn 1999/62/EG zijn in de onderhavige regeling geïmplementeerd.

De tracébesluiten die voor de realisatie van de wegvakken Blankenburgverbinding en ViA15 vastgesteld moeten worden, gaan bij de vaststelling uit van de gegevens en onderzoeken die zijn gebaseerd op de situatie dat tol wordt geheven. Om de tracébesluiten vast te kunnen stellen, is het van belang dat naast de wettelijke grondslag om tol te kunnen heffen ook de toe te passen toltarieven in een ministeriële regeling worden vastgelegd. De maximumtoltarieven zijn berekend aan de hand van een methode die gebaseerd is op de kernbeginselen voor kostenberekening die in Bijlage III van Richtlijn 1999/62/EG zijn opgenomen. Zie hiervoor verder de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.

De wet geeft een kader voor de tolheffing. De daadwerkelijke uitvoering en inrichting van het tolsysteem moet nog nader worden uitgewerkt in het uitvoerings- en handavingsplan. Op het moment dat daarover meer duidelijkheid is, kan de onderhavige regeling verder worden uitgebreid met andere onderwerpen voor zover die nodig zijn voor een goede werking van het tolsysteem, zoals bijvoorbeeld het mogelijk maken van verschillende betaalwijzen. Voorts kunnen onder andere in de ministeriële regeling motorrijtuigen worden aangewezen waarvoor een vrijstelling van het toltarief geldt bij calamiteiten en beheer- en onderhoudswerkzaamheden, de termijn waarbinnen het toltarief betaald moet zijn en de termijn waarbinnen een eventuele aanmaning betaald moet zijn. Bij de totstandkoming van deze regeling is afgezien van een internetconsultatie omdat de tarieven al eerder aan de Tweede Kamer gemeld zijn (Kamerstukken II 2013/14, 33 750-A, nrs. 19 en 58). Een internetconsultatie zou niet leiden tot andere tarieven.

Deze regeling is afgestemd met Rijkswaterstaat, de Inspectie Leefomgeving en Transport, het Centraal Justitieel Incassobureau en de Dienst Wegverkeer.

Artikelsgewijs

HOOFDSTUK 2 TOL

Artikel 2 (hoogte toltarief)

In dit artikel is de hoogte van de te heffen toltarieven vastgesteld. Daarbij is uitgegaan van prijspeil 2013, zodat de tarieven overeenkomen met de tarieven die eerder aan de Tweede Kamer zijn gemeld (Kamerstukken II 2013/14, 33 750-A, nrs. 19 en 58).

Op grond van artikel 7 sexies, eerste lid van Richtlijn 1999/62/EG zijn de maximumtoltarieven berekend. De te heffen toltarieven mogen niet hoger zijn dan deze maximumtoltarieven. Hiervoor is een onderzoek uitgevoerd waarbij de kernbeginselen, bedoeld in bijlage III van Richtlijn 1999/62/EG, zijn toegepast. De berekende maximumtarieven bedragen € 14,64 voor de Blankenburgverbinding en € 15,00 voor de ViA15, beide prijspeil 2013. Overeenkomstig artikel 7 nonies, tweede lid, Richtlijn 1999/62/EG heeft de Europese Commissie geadviseerd dat aan de verplichtingen van artikel 7 sexies Richtlijn 1999/62/EG geacht wordt te zijn voldaan (advies Europese Commissie 8 februari 2016, C(2016) 663 final, punt 21).

De in artikel 2 van de onderhavige regeling vastgestelde toltarieven zijn lager dan de berekende maximumtarieven en zijn daarmee toegestaan.

Er wordt niet gedifferentieerd naar Euro-emissieklasse. Op grond van artikel 7 octies van Richtlijn 1999/62/EG kan voor vrachtoertuigen onder andere van differentiatie worden afgezien als dat technisch niet uitvoerbaar zou zijn of als de meest vervuulende voertuigen daardoor naar andere trajecten zouden uitwijken, met negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid en volksgezondheid. Op basis van de gehanteerde verkeersprognoses is het de verwachting dat een wijziging in het toltarief (voor vracht) grote gevolgen heeft op de vraaguitval binnen die categorie. Een hoger toltarief voor meer vervuulende voertuigen (op basis van Euro-emissieklasse) leidt er naar verwachting toe dat deze



voertuigen uitwijken naar de alternatieve gratis verbinding. Dit heeft een ongewenst effect op de leefomgeving. Het differentiëren naar Euro-emissieklasse is bovendien uitvoeringstechnisch complex. Er is geen Europees dekkend systeem waarmee in Nederland van buitenlandse voertuigen de Euro-emissieklasse kan worden vastgesteld. De Euro-emissieklasse kan ook niet op basis van uiterlijke kenmerken worden vastgesteld.

Gezien de ongewenste effecten op de leefomgeving door het omrijden die zouden ontstaan vanwege differentiatie van de toltarieven en gezien het feit dat differentiatie niet voor alle voertuigen technische uitvoerbaar is, wordt afgezien van het differentiëren naar Euro-emissieklasse. De Europese Commissie oordeelt in haar hierboven genoemde advies dat hiermee aan de voorwaarden om af te wijken van de differentiatie naar Euro-emissieklasse is voldaan (advies Europese Commissie 8 februari 2016, C(2016) 663 final, punt 19).

Het derde lid bepaalt dat het toltarief jaarlijks wordt geïndexeerd volgens de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). Op grond van het vierde lid worden voorafgaand aan het moment van openstelling en vervolgens jaarlijks de dan geldende, geïndexeerde tarieven door de Minister van Infrastructuur en Milieu gepubliceerd. De publicatie vindt plaats in de Staatscourant.

Het vijfde lid bepaalt dat er op de Blankenburgverbinding respectievelijk de ViA15 tol wordt geheven vanaf het moment dat wordt opengesteld.

HOOFDSTUK 3 OVERIGE EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 3 (inwerkingtreding)

De inwerkingtreding van deze regeling vindt tegelijkertijd plaats met de inwerkingtreding van de wet. Hiermee wordt afgeweken van de inwerkingtreding op de vaste verandermomenten van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Het tracébesluit voor de Blankenburgverbinding zal naar verwachting in maart 2016 worden vastgesteld en daarvoor is het van belang dat de wet en de onderhavige ministeriële regeling in werking zijn getreden. De afwijking van de vaste verandermomenten is gerechtvaardigd omdat hiermee aanmerkelijke ongewenste publieke nadelen worden voorkomen. Voorts heeft afwijking van de vaste verandermomenten geen praktische effecten voor burgers omdat de daadwerkelijke tolheffing pas zal plaatsvinden vanaf het moment van openstelling van de respectievelijke wegvakken. Voor de Blankenburgverbinding is dat naar verwachting in 2020 en voor de ViA15 is dat in 2023.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*