



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 17 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/147192, tot wijziging van de Regeling tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in verband met het indexeren van tarieven en het uitbreiden van een tariefcategorie

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 5, eerste en vijfde lid, van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2, eerste en tweede lid, komen te luiden:

1. Het toltarief voor de Blankenburgverbinding bedraagt:
 - a. voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg of voor emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg: € 1,51;
 - b. voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 3.500 kg, uitgezonderd emissievrije voertuigen als bedoeld onder a: € 9,13.
2. Het toltarief voor de ViA15 bedraagt:
 - a. voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg of voor emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg: € 1,51;
 - b. voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 3.500 kg, uitgezonderd emissievrije voertuigen als bedoeld onder a: € 9,13.

B

In artikel 2, derde lid, wordt 'CBP' vervangen door 'Centraal Planbureau'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2024.

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

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



TOELICHTING

I. Algemeen deel

1. Inleiding

De Regeling tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (hierna: Regeling TTH) regelt onder andere de hoogte van de toltarieven zoals deze geheven gaan worden op de Blankenburgverbinding en de ViA15. De regeling differentieert de toltarieven naar het maximaal toegestaan gewicht van voertuigen. In de regeling was voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg een toltarief van € 1,18 (prijspeil 2013) vastgesteld. Voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 3.500 kg was een toltarief van € 7,11 (prijspeil 2013) vastgesteld.

Met deze wijzigingsregeling zijn de hiervoor genoemde tarieven geïndexeerd naar het prijspeil 2025. Daarnaast is in artikel 2, eerste en tweede lid, onderdeel a, een uitbreiding van de tariefcategorie doorgevoerd, waarmee wordt geregeld dat voor emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg hetzelfde toltarief geldt als voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg.

2. Indexatie

In artikel 2, derde lid, van de Regeling TTH is opgenomen dat de toltarieven jaarlijks worden geïndexeerd met de door het CPB geraamde Index Bruto Overheidsinvesteringen. Aangezien de start van de tolheffing nog enkele jaren verwijderd was, is deze indexatie de afgelopen jaren niet in de Regeling TTH doorgevoerd. Met de naderende start van de tolheffing op de Blankenburgverbinding, die naar verwachting eind 2024 wordt opengesteld, zijn de toltarieven nu geïndexeerd naar de tariefstelling die bij de start van de tolheffing op de Blankenburgverbinding zal gelden.

Opgemerkt wordt dat indexatie doorgaans per 1 januari van een kalenderjaar wordt doorgevoerd. Aangezien de Blankenburgverbinding naar verwachting eind 2024 wordt opengesteld, zou dat betekenen dat de toltarieven kort na de openstelling van de weg al worden aangepast (van prijspeil 2024 dat eind 2024 nog van toepassing is naar het prijspeil 2025 dat per 1 januari 2025 van toepassing is). Dit is vanuit communicatief oogpunt ongewenst, omdat een tariefaanpassing kort na openstelling van de weg tot verwarring bij weggebruikers kan leiden. Om die reden is ervoor gekozen om bij openstelling van de Blankenburgverbinding eind 2024 direct de tarieven te heffen die ook in 2025 gelden. Dit gebeurt op basis van een gewogen gemiddelde over de toltarieven in prijspeil 2024 en 2025. Dit gewogen gemiddelde betekent dat de tolopbrengsten niet hoger worden.

3. Uitbreiding tariefcategorie a voor emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg

Met deze regeling is vastgelegd dat voor emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg hetzelfde toltarief moet worden betaald als voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg. Het uitbreiden van de tariefcategorie voor lichte voertuigen met emissievrije voertuigen met een maximaal gewicht van 4.250 kg komt voort vanuit de mogelijkheid die de herziene Eurovignetrichtlijn¹ biedt. Deze richtlijn beoogt de emissies van voertuigen te verminderen door de principes 'de gebruiker betaalt' en 'de vervuiler betaalt' sterker te verankeren. Om die reden biedt de richtlijn de mogelijkheid om te kiezen voor verlaagde tolgelden voor emissievrije voertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tot 4.250 kg. Net als voor de vrachtwagenheffing voorzien is², is bij de tijdelijke tolheffing van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Het uitbreiden van de tariefcategorie bij de tijdelijke tolheffing is noodzakelijk vanwege beperkingen in de functionaliteit van de waarnemingsapparatuur (ANPR-camera's) die daartoe langs de kant van de weg is opgesteld en de onmogelijkheid om de gevolgen daarvan in alle gevallen te corrigeren met (open) data uit kentekenregisters. Zonder het uitbreiden van de tariefcategorie zou onbedoeld een ongelijke situatie bestaan tussen houders van voertuigen met een Nederlands kenteken en houders van voertuigen met een niet-Nederlands kenteken. Dat wordt hierna toegelicht.

¹ 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.

² Dit is opgenomen in de consultatieversie van het wetsvoorstel ter wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels.



Om tol te kunnen heffen op de Blankenburgverbinding en de ViA15 wordt gebruik gemaakt van registratie via automatische nummerplaatherkenning (ANPR-camera's). Deze waarnemingsapparatuur maakt beeldmateriaal van passerende voertuigen. Op basis hiervan wordt het kenteken bepaald en vindt een gewichtsclassificatie plaats. In de regeling wordt hierbij onderscheid gemaakt naar 'lichte voertuigen' of 'zware voertuigen'. Onder de oude regeling was een licht voertuig een voertuig met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg en een zwaar voertuig een voertuig met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 3.500 kg. De gewichtsclassificatie vindt plaats op basis van de uiterlijke kenmerken van voertuigen, zoals de lengte, breedte en hoogte.

De gewichtsclassificatie op basis van uiterlijke kenmerken zal in nagenoeg alle gevallen correct verlopen. Het is echter mogelijk dat er voertuigen zijn waarvan op basis van de uiterlijke kenmerken verwacht wordt dat het voertuig een maximaal toegestaan gewicht van maximaal 3.500 kg heeft, terwijl het voertuig in de praktijk een hoger maximaal toegestaan gewicht heeft (of andersom). Een concreet geval waar dit aan de orde kan zijn betreft elektrische voertuigen die, vanwege hun elektrische aandrijving één of meerdere accu's hebben en als gevolg daarvan een maximaal toegestaan gewicht hebben tussen de 3.500 kg en 4.250 kg, terwijl dat hogere maximale toegestane gewicht op basis van de uiterlijke kenmerken van deze voertuigen niet wordt verwacht.

Een eventuele verkeerde gewichtsclassificatie door de waarnemingsapparatuur heeft voor voertuigen met een Nederlands kenteken in de voorziene uitvoeringspraktijk geen gevolgen. Voordat het toltarief in rekening wordt gebracht bij de houder van het voertuig, vindt een controle van de gewichtsclassificatie plaats op basis van open data uit het Nederlandse kentekenregister en kunnen onjuiste gewichtsclassificaties worden gecorrigeerd. Voor de in het voorbeeld genoemde elektrische voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht tussen 3.500 kg en 4.250 kg, zou dit betekend hebben dat op basis van de tot dan toe geldende tariefcategorieën, het 'hoge' toltarief in rekening werd gebracht. Het maximaal toegestane gewicht ligt immers boven de grenswaarde van 3.500 kg.

Voor voertuigen met een niet-Nederlands kenteken is correctie van een eventuele onjuiste gewichtsclassificatie niet mogelijk, omdat buitenlandse kentekenregisters op dit moment geen open data zijn. Ook het gebruik van softwaretoepassing Eucaris, die gebruikt wordt voor grensoverschrijdende gegevensuitwisseling met andere EU-lidstaten en EER-landen in het geval dat verkeersovertredingen of niet-betaling van wegentol worden geconstateerd, is niet mogelijk. Op het moment dat de gewichtsclassificatie plaatsvindt is de houder (nog) niet in overtreding en is het gebruik van Eucaris niet toegestaan. Het voorgaande leidde ertoe dat voor de in het voorbeeld genoemde elektrische voertuigen met een niet-Nederlands kenteken en een maximaal toegestaan gewicht tussen 3.500 kg en 4.250 kg, het 'lage' toltarief in rekening werd gebracht.

Uit het bovenstaande blijkt dat er in het voorziene tolsysteem mogelijk een ongelijke situatie zou zijn voor houders van een voertuig met een maximaal toegestaan gewicht tussen 3.500 kg en 4.250 kg met een Nederlands kenteken en houders van vergelijkbare voertuigen met een niet-Nederlands kenteken. Een dergelijke ongelijke situatie is niet in lijn met artikel 7, vijfde lid, onder c, van de herziene Eurovignetrichtlijn, waarin wordt gesteld dat bij het heffen van tolgelden en gebruiksrechten geen wordt onderscheid gemaakt, direct of indirect, op grond van de lidstaat of het derde land waar het voertuig geregistreerd is.³ Met de onderhavige wijzigingsregeling is deze ongelijke situatie hersteld. Er is voor gekozen om de tariefcategorie voor lichte voertuigen uit te breiden. Deze uitbreiding betreft emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg. Voor houders van deze voertuigen geldt dat zij hetzelfde toltarief betalen als houders van voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg. Met deze uitbreiding worden emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg met Nederlandse en niet-Nederlandse kentekens geclassificeerd in dezelfde tariefklasse.

4. Gevolgen

De indexatie van de toltarieven heeft als gevolg dat houders van alle tolplichtige voertuigen op de Blankenburgverbinding en de ViA15 een toltarief in prijspeil 2025 gaan betalen.

De uitbreiding van de tariefcategorie heeft als gevolg dat op de Blankenburgverbinding en de ViA15 alle houders van emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht tussen de 3.500 kg en 4.250 kg hetzelfde toltarief gaan betalen als houders van voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 3.500 kg. Voor houders van voertuigen met een niet-Nederlands kenteken heeft de vernieuwde tariefcategorie geen gevolgen. Voor deze voertuigen zou waarschijnlijk (onbedoeld) al het 'lage' toltarief worden gerekend, omdat onjuiste gewichtsclassificaties van de waarnemingsapparatuur vanwege een gebrek aan data niet kunnen worden gecorrigeerd. Voor houders van voertuigen

³ Deze bepaling is geïmplementeerd in artikel 7, derde lid, van de Wet TTH.



met een Nederlands kenteken die in de vernieuwde tariefcategorie vallen, is het gevolg dat niet het 'hoge' toltarief wordt gerekend, maar het 'lage' toltarief. Dit betekent dat de tolopbrengsten van deze voertuigen naar rato zullen afnemen. Uit cijfers van de RDW blijkt dat er in 2023 slechts enkele honderden voertuigen in deze tariefcategorie vallen. Het grootste deel daarvan maakt waarschijnlijk niet frequent gebruik van de Blankenburgverbinding of de ViA15. Het effect op de tolopbrengsten is daarom naar verwachting verwaarloosbaar. Voor de volledigheid wordt hierbij opgemerkt dat het overgrote gedeelte van de elektrische bestelwagens, ondanks de aanwezigheid van één of meerdere accu's voor de aandrijving van het voertuig, niet het maximaal toegestane gewicht van 3.500 kg overschrijdt. Deze voertuigen komen daarmee sowieso al in aanmerking voor het 'lage' toltarief en ondervinden derhalve geen gevolgen van deze vernieuwde tariefcategorie.

Voor de uitvoeringspraktijk heeft de onderhavige wijzigingsregeling beperkte gevolgen. De indexatie van de toltarieven heeft geen effecten voor het werkproces. Voor zowel voertuigen met een Nederlands kenteken als voor voertuigen met een niet-Nederlands kenteken blijft het werkproces bij de vernieuwde tariefcategorie in beginsel hetzelfde als nu is voorzien. Er wordt door de waarnemingsapparatuur op basis van de uiterlijke kenmerken van het voertuig een gewichtsclassificatie bepaald en voor voertuigen met een Nederlands kenteken wordt deze gewichtsclassificatie gecontroleerd met behulp van open data uit het kentekenregister. Het belangrijke verschil is echter dat voor een beperkt aantal voertuigen de uitkomst van dit werkproces anders wordt: er wordt een 'laag' toltarief gerekend voor voertuigen in de vernieuwde categorie a.

Een ander gevolg van deze regeling is dat emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg, ongeacht het land van herkomst, op een gelijke wijze worden behandeld. Dit zou moeten leiden tot minder onjuiste gewichtsclassificaties en daarmee mogelijk ook tot minder verzoeken voor gedeeltelijke kwijtschelding van het toltarief als bedoeld in artikel 9 van de Wet TTH.

5. Verhouding tot bestaande regelgeving en hoger recht

De verplichting om de toltarieven jaarlijks te indexeren is vastgelegd in artikel 5, vierde lid, van de Wet TTH.

Voor het heffen van tol geldt daarnaast het kader van Richtlijn 1999/62/EG (Eurovignetrichtlijn). Voor de uitbreiding van categorie a wordt gebruik gemaakt van een uitzondering neergelegd in artikel 7, negende lid, onder d, van de Eurovignetrichtlijn. Hierin wordt, onder meer, bepaald dat de lidstaten kunnen voorzien in verlaagde tolgelden voor emissievrije voertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tot 4.250 kg.

Deze uitzondering ziet specifiek toe op emissievrije voertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tot 4.250 kg. In de vernieuwde categorie a is daarom opgenomen dat het moet gaan om emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg.

6. Advisering en consultatie

Vooroverleg

Bij de voorbereiding van deze regeling is de Dienst Wegverkeer (RDW) betrokken als centrale uitvoeringsorganisatie van de tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15. Daarnaast zijn de overige uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat, het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geïnformeerd over deze regeling.

Toetsen en adviezen

De RDW is om een uitvoeringstoets gevraagd. Deze toets heeft plaatsgevonden op een conceptversie van de wijzigingsregeling waarin emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg een aparte tariefcategorie zouden krijgen. Er zouden daarmee drie tariefcategorieën zijn. Uit de toets van RDW blijkt dat de impact van een dergelijke aparte tariefcategorie groot is en dat er diverse aanpassingen in het tolsysteem en de werkprocessen nodig zijn. Dit betreft bijvoorbeeld aanpassingen in de informatie-uitwisseling van RDW met de waarnemingspartij, de dienstaanbieders en het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB). Deze aanpassingen kunnen niet voor de start de tolheffing (eind 2024) worden gerealiseerd, waarmee de wijzigingsregeling niet uitvoerbaar is.

In de toets van RDW is een alternatief scenario geschetst, waarin de tariefcategorie voor emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg wordt samengevoegd met de bestaande tariefcategorie voor lichte voertuigen. RDW geeft hierover aan dat 'omdat hiermee geen nieuwe tariefcategorie wordt geïntroduceerd, de impact van dit scenario minder omvangrijk is en daardoor realiseerbaar voor de start van de tolheffing'. In dit scenario is het namelijk niet nodig om de



informatie-uitwisseling met de dienstaanbieders en het CJIB aan te passen. Wel blijft er beperkte impact bij de waarnemingspartij en zal de elektronische dienstverlening aangepast moeten worden voor wat betreft de rechtstreekse betalingen. De wijzigingsregeling is aangepast overeenkomstig het voorstel van RDW, waardoor er in de wijzigingsregeling een uitbreiding van tariefcategorie a is opgenomen. Hierdoor is de regeling uitvoerbaar.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) is om advies gevraagd. ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Voor deze regeling heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden, aangezien consultatie niet in betekenende mate had kunnen leiden tot aanpassing van het voorstel. De indexatie is immers verplicht op basis van artikel 5, vierde lid van de Wet TTH en artikel 2, derde lid, van de Regeling TTH. De uitbreiding van tariefcategorie a is een gevolg van een beperking in de functionaliteit van de waarnemingsapparatuur en de onmogelijkheid om deze beperking te herstellen met (open) data uit buitenlandse kentekenregisters.

II. Artikelsgewijs deel

Artikel I

In de twee leden zijn een aantal punten gewijzigd. Ten eerste zijn de toltarieven geïndexeerd van prijspeil 2013 naar prijspeil 2025. Dit is gebeurd op basis van de in artikel 2, derde lid, vastgelegde systematiek met de door het Centraal Planbureau geraamde Index Bruto Overheidsinvesteringen.

Ten tweede is bij de twee leden van artikel 2 categorie a uitgebreid. De tariefcategorie is uitgebreid waarmee deze ook van toepassing is op emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 3 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Artikel II

Bij de vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding is aangesloten bij de vaste verandermomenten (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, tweede lid) en de minimuminvoeringstermijn van twee maanden (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid).

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