

REBELGROUP
STRATEGIE EN FINANCE

REBELGROUP
STRATEGIE EN FINANCE

Juridische vormgeving beprijzing in het buitenland

Eindrapport

AUTEURS Jan-Coen van Elburg, Inge Veldhuis, Helen Stout

IN OPDRACHT VAN Ministerie van Verkeer en Waterstaat
DGP/AbvM/Werkstroom wetgeving en beleidsontwikkeling

DATUM Rotterdam, juni 2007

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
	1.1 Onderzoeksvraag	7
	1.2 Belang juridische vormgeving	8
	1.3 Werkwijze en afbakening	8
	1.4 Inhoud en leeswijzer	9
2	Presentatie praktijk buitenland	10
	2.1 Duitsland	11
	2.2 Zwitserland	18
	2.3 Noorwegen	27
	2.4 Zweden	30
	2.5 Oostenrijk	32
	2.6 Frankrijk	37
	2.7 Italië	41
	2.8 Verenigd Koninkrijk	46
3	Conclusies en suggesties voor Nederlandse praktijk	52
	3.1 Algemeen	52
	3.2 Wetgevingsopzet en bevoegdheden in zijn algemeenheid	54
	3.3 Vorm en wijze van inning	55
	3.4 Allocatie	57
	3.5 Differentiatie	58
	3.6 Handhaving	61
	3.7 Privacy	63

Bijlage (aparte MAP):

***Aspecten bij toepassing lessen uit het buitenland**

***wetgeving en n gerelateerde achtergrondinformatie per land**

Samenvatting

Dit rapport stelt zich de vraag 'hoe het beprijzingsinstrument' in het buitenland juridisch is vormgegeven. De vraag komt voort uit de wens van het Nederlandse Ministerie van Verkeer & Waterstaat meer te weten over juridische vormgeving, gegeven de ontwikkeling van eigen wetgeving.

Bij beantwoording van deze vraag komen aspecten terug zoals de juridische grondslag en structuur; differentiatie, bevoegdheden (publiek-privaat en centraal-decentraal), allocatie, privacy, EU, handhaving

Dit rapport verschaft een feitelijk overzicht van bovenstaande aspecten voor Frankrijk, Italië, Duitsland, Zweden, Noorwegen, Zwitserland, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk waarna conclusies worden getrokken en themagewijs suggesties worden opgetekend voor de aanpak in Nederland. In deze samenvatting wordt kort per land een aantal kernkarakteristieken genoemd.

Vanwege aarde en omvang is het **Duitse** Mautsysteem een 'eyecatcher' in Europa. Anno 2007 heeft het systeem meer dan 560.000 OBU's uitgegeven en wordt een kleine 4 miljard EURO aan inkomsten gegenereerd op jaarbasis. Gegeven de omvang van het systeem is de wetgeving vrij bescheiden van inzet. De Duitse Mautwet is een kaderwet die bevoegdheden regelt en, belangrijk in het Duitse systeem, een grondslag bevat voor de private uitvoer. Veel zaken zijn dan ook niet zozeer onderwerp van regelgeving, maar afgedekt in aanbesteding en het prestatiecontract tussen Toll Collect en de Duitse overheid. Specifiek in relatie tot de Europese Unie hebben er een aantal zaken gespeeld in Duitsland waaruit lering kan worden getrokken: compensatieregeling, hoogte van technieken, toegevoegde diensten en vormgeving interoperabiliteit. Verder biedt de wettelijke structuur in Duitsland aandachtspunten voor omgang met privacy en de wijze waarop kan worden omgegaan met 'omrij-effecten' /de uitbreiding van het tolnetwerk.

Het **Zwitserse** systeem moet worden gezien tegen de achtergrond van de milieu en modal split doelstellingen en de extra ruimte die wordt geboden door het feit dat Zwitserland geen lid is van de EU (waardoor bijvoorbeeld externe kosten kunnen worden doorgerekend). In Zwitserland zijn eerst de processen geordend in wetgeving waarna een uitvraag is gedaan voor technische oplossingen. Alle Zwitserse vrachtwagens zijn voorzien van een OBU terwijl het merendeel van de buitenlandse vrachtwagens gebruik maakt van het inboekstelsel. Investeringsproces zijn ingericht op minimale fraudeerbaarheid en operationale kosten. Een privacy discussie is voorkomen door een systeem te kiezen waarbij het niet relevant is te weten waar het voertuig zich bevindt. De structuur van de Zwitserse wetgeving is gevangen in een kaderwet en een onderliggende verordening. Bijzonderheid is nog het grondwettelijke karakter van het systeem (grondregel dat gebruik van de weg vrij is) en het feit dat de primaire wetgeving aan referendum onderworpen is geweest.

De wijze van financiering van infra investeringen in **Noorwegen** wordt ook wel de 'Dutch treat' genoemd. Noorwegen roept juridisch een aantal interessante punten op in relatie tot de vastlegging van bevoegdheden op decentraal en centraal niveau. Van onderop wordt hier nu gewerkt aan een centralistischer systeem. Beprijzing en allocatie van middelen blijft echter primair een punt van lokale overeenstemming. Het privacy punt is omzijd door automobilisten het recht te geven altijd cash te kunnen betalen. Een maximum maandelijks tarief voorkomt disproportionele lasten voor bepaalde groepen automobilisten. Op het vlak van allocatie van middelen is er een ontwikkeling van 'tol' ten behoeve van wegfinanciering richting tol ten behoeve van investeringen in mobiliteit.

De proef in **Zweden** op lokaal niveau (Stockholm) heeft internationaal veel aandacht gekregen. In juridisch opzicht is het inzicht wat verschaft wordt wat minder in het oog springend. Niettemin zijn er een aantal juridisch opvallende punten te noemen:

- ❖ de uitwerking van de milieudoelstelling (nul tarief voor milieuvriendelijke voertuigen),
- ❖ het hanteren van een gemaximeerd dagtarief
- ❖ de sterke mate van differentiatie naar tijd.
- ❖ De grondslag op basis waarvan gegevens verstrekt mogen worden aan de politie: in geval van opsporingen naar misdrijven (dus niet overtredingen)

Kenmerkend voor de organisatie in **Oostenrijk** is de centrale rol van ASFINAG. Een NV waarvan de aandelen voor 100% in handen zijn van de staat. Het takenpakket van ASFINAG strekt zich uit van planning aanleg, beheer tot en met exploitatie en handhaving. Op basis van een Federale tolwegenwet is ASFINAG verplicht tolregeleinen op te stellen en te publiceren. Het tolsysteem maakt gebruik van een verplichte, simpele OBU genaamd 'GO-Box'. Deze is tegen een geringe vergoeding (5 EURO) beschikbaar bij 250 verkooppunten. Differentiatie vindt plaats naar tijd en gereden safstand. Alle obrnegsten komen ten goede aan het wegennet waarop tol wordt geheven.

De **Franse** tolheffing is gebaseerd op de Wegenwet uit 1955. Het Franse wegennet bestaat uit in concessie uitgegeven wegen en wegen die hier niet onder vallen. 75% van de snelwegen valt onder een concessie. De staat stelt de hoogte van de tarieven ast op voorstel van de tolmaatschappijen. De inning van de tolgelden is in handen van een onafhankelijke maatschappij (ViaAutoroute). IN 2005 heeft de Franse overheid besloten alle aandelen in de tolmaatschappiejn te verkopen. Dit omvat echter niet het eigendom van de wegen. Er is geen wetgeving die handhavende bevoegdheden verleend aan tolmaatschappijen. Zodoende blijven slagbomen nodig om betaling af te dwingen.

De **Italiaanse** wegensector wordt gefinancierd door tolobbrengsten voor snelwegen en tunnels. Concessies bestaan reeds sinds 1929. De criteria voor het berekenen van

tarieven en andere inhoudelijke regels worden per concessie geregeld, de concessies zelf zijn geïntroduceerd bij wet (Codice della Strada). Namens de overheid houdt een speciaal aangewezen entiteit toezicht. Rome heeft sinds 2001 een systeem van lokale heffing voor het historische centrum. Het functioneert door middel van ANPR technologie. Het systeem kent zijn basis in de Wegenwet.

Het systeem van het **Verenigd Koninkrijk** zoals dat wordt toegepast in Londen is het grootste stedelijke heffingsgebied ter wereld. De bevoegdheid tot het introduceren van de congestieheffing is verleend op basis van de 'Greater London Authority Act'. De burgemeester heeft geen toestemming nodig voor invoer, wel voor de allocatie van de netto opbrengsten. Tot op heden is het een platte heffing per voertuig. Er wordt gesproken over enige mate van variabilisering. Handhaving geschiedt via cameraregistratie, er zijn geen OBU's. Rond 60% van de opbrengsten is nodig voor exploitatie van het systeem. Het wettelijk stelsel waarin het systeem is ingebed is zeer beperkt van opzet. De uitvoer is in publieke handen (TfL).

Afkortingen

ACS	Automatic Control System
ANAS	Ente nazionale per le strade
APNR	Automatic Plate Number Recognition
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft
BAG	Bundes Amt für Güterverkehr
BMV	Bundesministerium für Verkehr
DfT	Department for Transport
DSRC	Dedicated Short Range Communication
EER	Europese Economische Ruimte
EU	Europese Unie
EG	Europese Gemeenschappen
HA	Highway Agency
HVF	Heavy Vehicle Fee
OBU	On Board Unit
SVAG	Schwerverkehrsabgabegesetz
SVAV	Schwerverkehrsabgabeverordnung
TC	Toll Collect
TfL	Transport for London

1 Inleiding

1.2 Onderzoeksvraag

Met de vaststelling van de Nota Mobiliteit is ervoor gekozen het huidige stelsel van vaste autobelastingen voor 2012 om te vormen tot een stelsel waarbij wordt betaald per gereden kilometer, afhankelijk van tijd, plaats en milieukeunenmerken van het voertuig.

Ten aanzien van de vormgeving van een dergelijk stelsel wordt momenteel een kabinetsbesluit voorbereid. Daarbij past ook het opstellen van een wetsvoorstel voor de kilometerprijs. Het Projectteam Anders Betalen voor Mobiliteit – Werkstroom Wetgeving en beleidsontwikkeling – heeft daarom ten behoeve van de wetgeving kilometerprijs aan RebelGroup opdracht verstrekt tot het doen van onderzoek naar de volgende vraag:

“Hoe is het beprijzingsinstrument in het buitenland juridisch vormgegeven?”

De relevantie van deze vraag is gelegen in het feit dat het, met het oog op het maken van juridische keuzen in Nederland, betekenisvol is meer te weten over achtergronden van juridische keuzen in andere landen. De vragen die afkomen op de Nederlandse wetgever –waarvan deelaspecten hieronder worden weergegeven – zijn immers niet uniek.

Bij beantwoording van deze vraag komen de volgende aspecten terug:

- De juridische grondslag van de beprijzing en de gekozen vorm (prijs, heffing, belasting);
- De grondslag voor en mate van differentiatie van tarieven naar tijd, plaats en/of eventueel andere kenmerken;
- De formele verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor de vaststelling, heffing, invordering en handhaving;
- De juridische gronden waarop en waarbinnen de praktische uitvoering eventueel aan andere private en/of publieke partijen overgelaten wordt
- Juridische mogelijkheden en beperkingen met betrekking tot de besteding van de opbrengsten van de beprijzing;
- Databeheer en privacy;
- Compliance vraagstukken in relatie tot EU richtlijnen;
- Relatie formele wet en onderliggende wetgeving (wat is waar geregeld)
- Ervaring met de daadwerkelijke toepassing van wetsbepalingen in de praktijk.

Dit rapport verschaft een algemeen overzicht in bovenstaande aspecten voor een achttal landen te weten: Frankrijk, Italië, Duitsland, Zweden, Noorwegen, Zwitserland, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk. De vergelijkbaarheid tussen de landen is geen doel op zichzelf. Een aantal landen waar de kernkarakteristieken meer

overeenstemmen met de keuzes in Nederland – een landelijk dekkend systeem, variabel tarief – zijn verdergaand bestudeerd. Hier valt immers meer van te leren.

Er is geen scherpe lijn te trekken tussen juridica en bepaalde institutionele en organisatorische keuzes. Daarom loopt de bespreking over juridische keuzes soms ‘over’ in behandeling van meer praktische vraagstukken die volgen uit de wet. Voor deze rapportage impliceert dit dat de geboden informatie verder reikt dan ‘puur juridische’ kaders en de resultaten dus zeker niet alleen voor juristen interessant zijn.

1.3 Belang juridische vormgeving

Op dit moment wordt een kabinetsbesluit voorbereid over de vormgeving van de kilometerprijs. Met dit kabinetsbesluit zullen ook de contouren van een wetsvoorstel voor de kilometerprijs vorm krijgen. Het belang van een goede juridische vormgeving is evident:

- Het indienen van een Wet Kilometerprijs is nodig voor de grondslag van het systeem, het wetsvoorstel zal dan ook veel discussie initiëren in de Tweede Kamer;
- Keuzes die worden gemaakt ten aanzien van vormgeving, handhaving, mogelijkheden en inschakeling private partijen werken direct door in de kosten van het systeem;
- De wettelijke keuzes zullen – in ieder geval voor een aantal jaren – de koers uitzetten voor de hele inrichting van het systeem.

Alles wat in dit verband van buitenlandse ervaring kan worden geleerd is meegenomen. Niet in de laatste plaats omdat het fenomeen wetgeving voor beprijzing in Nederland relatief beperkt is. In het buitenland is concrete ervaring opgedaan met wettelijke afdekking van inning, aansprakelijkheid, handhaving, privacy, certificering, allocatie, delegatie, etc. Daarbij ligt het in de lijn der verwachting dat zowel Tweede Kamer als belanghebbenden met de vinger zullen wijzen naar buitenlandse praktijkervaring om bepaalde posities te staven.

1.4 Werkwijze en afbakening

De gehanteerde methodiek is die van een ‘desk research’ in combinatie met navraag (telefoon, mail) en in het geval van een tweetal landen (Duitsland, Zwitserland) een bezoek. Bij de analyse van de respectievelijke landen zijn zoveel mogelijk verschillende bronnen geraadpleegd. Opvallend bij de desk research was hoeveel er geschreven is over beprijzing vanuit economisch en verkeerskundig perspectief en hoe weinig er in ieder geval gepubliceerd is over de juridische vormgeving. Buitenlandse gesprekspartners gaven dan ook aan dat inzicht in de –bij voorkeur Engelstalige- resultaten, zeer op prijs zou worden gesteld.

Het rapport kent ook zijn beperkingen. Praktisch gesproken is in onderhavig onderzoek een dertigtal onderzoeksdagen gestoken voor verdieping in de wetgevende en institutionele structuren in 8 landen. Er bestond dus geen mogelijkheid om wet en organisatie van 'A tot Z' te beschrijven. Dit is niet erg. Immers met deze rapportage heeft men het materiaal in handen om alsnog te bepalen of specifieke verdiepingsslagen gewenst zijn. Deze kunnen nu gericht worden uitgevoerd.

Dit onderzoek heeft zich gericht op buitenlandse juridische structuren. Dat wil zeggen dat we ons vantevoren bewust waren dat de mogelijkheid om elders juridische lessen uit te trekken –bijvoorbeeld door analyse van nationale wetgeving op 'aanpalende' onderwerpen – niet besloten lag binnen het bestek van onderhavige studie. Toch hebben wij gemeend hier enkele opmerkingen over te moeten maken. Deze zijn in overleg met de begeleidingscommissie opgenomen in de bijlage bij dit rapport.

Om de kennis in het buitenland van directe betekenis te laten zijn voor een Nederlands wetgevend traject is uiteraard een vertaalslag nodig richting de Nederlandse bestuurlijke en juridische context. Naast suggesties voor mogelijke toepassing van de conclusies van dit rapport is daarom ook stilgestaan bij de knelpunten en beperkingen die komen kijken bij het toepassen van buitenlandse 'formules' in de Nederlandse situatie (zie bijlage bij dit rapport).

1.5 Inhoud en leeswijzer

Gekozen is voor een vorm van rapporteren die de expert voldoende materiaal biedt om de suggesties in hun context te plaatsen en tegelijkertijd de lezer die niet in de gelegenheid is kennis te nemen van het geheel, in kort bestek inzicht te geven in de mogelijke leerpunten die deze studie oplevert.

Dat wil zeggen dat na dit inleidende hoofdstuk direct de onderzoeksresultaten gepresenteerd worden in hoofdstuk 2. Dit hoofdstuk is –in samenhang met de wetsteksten in de bijlage van dit rapport- met name bedoeld als nuttig naslagwerk voor mensen die belangstelling hebben voor de juridische feiten van buitenlandse systemen.

Hoofdstuk 3 bevat de conclusies en suggesties zoals deze op basis van voorgaande hoofdstukken getrokken kunnen worden. Waarschuwingen en ervaringen op basis van buitenlandse praktijk. In de bijlage wordt kort ingegaan op mogelijke juridische lessen uit andere netwerksectoren en wordt gewezen op de toepasbaarheid van buitenlandse praktijk in de Nederlandse context.

In de rapportage wordt regelmatig verwezen naar buitenlandse wetgeving. Alle in het kader van dit project verzamelde relevante wetgeving en aanverwante documentatie, voor zover beschikbaar in Engels, Frans of Duits, in genoemde bijlage (aparte map) beschikbaar.

2 Presentatie praktijk buitenland

De verschillende praktijkgevallen in de geselecteerde landen kennen verschillende beleidsdoelen en daaraan gerelateerd bestaan ook verschillen in de grondslag voor beprijzing (cordon-/gebiedsheffing, tol, vignet, kilometerprijs, etc.) en de scope daarvan (alleen goederenvervoer, of alle vervoer). Dit betekent ook dat de mate waarin lessen voor de Nederlandse situatie die uit de 8 praktijkgevallen kunnen worden getrokken zal verschillen, evenals de relevantie voor de verschillende aandachtspunten.

Gebaseerd op de context van de uitvraag wordt de onderstaande lijst van definitief te behandelen onderwerpen uitgewerkt voor alle acht de landen:

- Kernkarakteristieken
 - Doelstellingen van heffing (ter verklaring van juridische keuzen)
 - Opbrengsten (orde van grootte van de omvang)
 - Ontwikkeling
- Wetgeving
 - Relevante wetgeving
 - Implementatie EU normen
- Vorm en inning
 - Belasting, heffing of prijs
 - Reikwijdte betalingsverplichting/systeem
 - Organisatie inning
- Allocatie
 - Waar gaan de opbrengsten heen en waar is dat bepaald
 - Hoeveel ruimte is hierbinnen voor verschuiving
 - Ruimte en beperkingen in relatie tot EU regelgeving
- Differentiatie
 - Welke differentiatie
 - Wijze waarop dit juridisch is ingebed
 - Wie bepaalt welke tarieven op wat voor moment
 - Hoe en waar wettelijke vastlegging van technische aspecten
 - Wie moet er precies betalen
- Bevoegdheden
 - Publieke en/of private uitvoering
 - Mate van decentralisatie
 - Rapportageverplichtingen
- Handhaving
 - Wie is bevoegd tot wat
 - Boetebepalingen
 - Rechten en plichten betalingssubject
 - Rechtszaken
- Privacy

- Databescherming
- Persoonsgegevens
- Toegevoegde diensten

In dit hoofdstuk volgt per land een tabel met een overzicht van de belangrijkste punten voor de acht genoemde deelonderwerpen voorafgegaan door een korte introductie. Zoals in Hoofdstuk 1 aangekondigd is de vergelijkbaarheid tussen de landen geen doel op zichzelf. Daarbij is ten aanzien van bepaalde aspecten niet altijd praktijk in alle landen voorhanden. Concreet brengt dit met zich mee dat de wijze waarop de respectievelijke landen worden beschreven, onderling fors kan verschillen.

2.1 Duitsland

Vanwege **omvang** (investeringen rond 8 miljard EURO, opbrengsten richting 4 miljard EURO per jaar), **techniek** (560.000 (OBU's uitgegeven) en **structuur** (private uitvoer) is de Duitse MAUT het meest **in het oog springende** prijzingsysteem in Europa. De Duitse 'Mautwet' is vrij **simpel** van opzet. Ook de regeling over hoogte tarieven is simpel. De tabel in deze paragraaf beschrijft de opzet. De tekst van de wet is beschikbaar in Duits en Engels (onofficieel). Bij de wet hoort een onderliggende norm (1 A4) over hoogte MAUT per categorie (milieuklasse) + differentiatie naar assen. De overige secundaire regelgeving regelt in kort bestek: 1. ingangsdatum, 2. bepalende factoren hoogte heffing, 3. inning en wijze van betaling en 4. terugvordering

Tevens bestaat er een specifieke verordening om ongewenste omrij-effecten tegen te gaan. De procedure komt er in het kort op neer dat jaarlijks een studie wordt gemaakt naar mobiliteitseffecten. Op basis van deze studie, waar regio's bij betrokken worden, wordt een lijst gemaakt van trajecten die mogelijk tot het MAUT netwerk zullen moeten gaan behoren. Slechts na overeenstemming met de regio's worden de betreffende delen van het onderliggend netwerk ook daadwerkelijk geprijsd. Zodoende is het MAUTNETWERK op 1 januari uitgebreid met een aantal Federale wegen.

Bij het scheppen van de juridische basis is rekening gehouden met de richtlijnen 1999/62 en 2006/38. Wetgeving is genotificeerd. Vijf **opmerkelijke aspecten van de interactie met de EU:**

- ❖ **Tarieven** zijn in eerste opzet na commentaar Commissie verlaagd
- ❖ De wetgeving is **aangemeld** in Brussel, echter deze wetgeving spreekt zich niet uit in de gehanteerde techniek, deze is gespecificeerd in een privaat contract.
- ❖ OBU heeft een **DSRC functionaliteit die in de praktijk niet gebruikt wordt**, deze is puur bij specificaties OBU opgenomen om aan EU wetgeving te voldoen
- ❖ Moeilijk gebleken om Duitse vervoerders te **compenseren** voor de consequenties van de MAUT. Nadat een accijnsverlaging van 600 miljoen

EURO door de Commissie werd afgewezen, heeft men uiteindelijk de sector voor 250 miljoen gecompenseerd via MRB verlaging en subsidie voor aankoop Euro 5.

- ❖ TOLL COLLECT is vanwege besluit Europese Commissie **niet vrij toegevoegde diensten** te leveren. Aandeelhouders Daimler en Deutsche Telecom mogen niet profiteren van monopolie wat uit contract volgt. Momenteel minderheidsbelang TOLL COLLECT in discussie.

Bij de totstandkoming van de organisatie vormde de rol van Toll Collect' als **private partij die een publieke heffing int, een heet hangijzer**. Het 'private model' werd geplaatst tegenover een 100% publiek model. **PPS** had uiteindelijk de voorkeur vanwege vermindering **financiële en administratieve ballast** voor de overheid. Bij de beslissing op de uitvoer aan te besteden is teruggегреpen op coalitie akkoord van regering. Anders was tender niet doorgegaan. Vanwege de vertraging (1-1 2005 i.p.v. 30 juni 2004) ontstond de mogelijkheid om het contract op te zeggen en het Eurovignet weer in te voeren. Hier is uiteindelijk niet voor gekozen op basis. Mede vanwege de persoonlijke visie en inzet van de minister van transport is het project doorgezet.

Aanbesteding vond plaats voordat er een wet was. Gunning vond plaats na aanname wet. Het contract werd zeer laat getekend door de Duitse overheid (BAG namens BMV), onder druk van aankomende verkiezingen (2 weken voor verkiezingen). De rechtszaak die volgde na gunning (aangespannen door concurrent ETC), was ten dele te wijten aan gebrekkige evaluatie criteria. De **kenmerken van aanbesteding en contractering** in het kort:

- ❖ aanbesteding liepen parallel: start voor totstandkoming wet, gunning na totstandkoming wet.
- ❖ Kenmerken van het contract: 12+3 jaar
- ❖ Deployment financing and operation of system
- ❖ Operator moest voor financiers
- ❖ Alle opbrengsten gaan naar federale staat
- ❖ OBU en certificatie aanbesteding onderwerp van aanbesteding
- ❖ Opbrengsten van Toll Collect bepaald door: 1.onkosten, 2. jaarlijkse rate of return en 3. prestatiegerelateerde bijdrage

Ten behoeve van de uitvoer is er een **contract** afgesloten tussen de 'Duitse Inspectie Verkeer en Waterstaat' (IVW), namens de Federale overheid en Toll Collect. Daarin zijn onder meer afspraken gemaakt over de techniek van beprijzen, de uitrol en de handhaving.

Ten aanzien van **handhaving** werkt Toll Collect samen met de BAG. De laatste heeft een kleine 1000 man personeel beschikbaar die wordt ingezet op de handhaving van de MAUT. De meeste inspanningen gaan zitten in handhaving ten aanzien van buitenlandse kentekens.

De Toezichthouder (BAG) hanteert voor de **supervisie** van TOLL COLLECT een systeem waarbij een bepaalde sectie van het wegennet eruit wordt gelicht en de tol wordt nagerekend. Indien de accuratesse van Toll Collect onder 99% ligt, volgt reductie in betaling.

Onderwerp	Inrichting
Karakteristieken	<p>LKW-Maut op 'Autobahnen' (23000 km) voor 12+ ton, sinds 2007 uitbreiding op 3 federale hoofdwegen sinds 1 januari 2007. Opbrengsten Maut 2006: ca 3 miljard EURO en stijgend. Maart 2007 nieuw record: 290 Mio EURO. Investerings van 8 mld worden afgeschreven gedurende looptijd contract met private uitvoerder Toll Collect (TC). Naast de uitvoerder is er een centrale rol voor</p> <p>BMV (Bundes Ministerium Verkehr): , aanbesteding, wetgeving BAG (Bundes Amt für Guterverkehr/ 'IVW') : handhaving, toezichthouder TC</p> <p>Doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Financiering infra ❖ Milieu ❖ Gelijk trekken concurrentiecondities weg, spoor, binnenvaart. <p>Keuze voor doelgroep wordt onderbouwd met berekening. Zwaar vrachtverkeer kost 3,4 miljard EURO voor Autobahnen per jaar (7,5 totaal). De druk van 40-tonner op wegdek is ongeveer 60.000* groter in vergelijking met passagiersvoertuigen. 35% van alle gereden KM wordt verreden door buitenlands voertuigen.</p> <p>Techniek: invoersysteem en GPS, GSM systeem, gebruik van OBU conform interoperabiliteit standaarden. Bij start (1-1 2005 320.000 OBU's). Anno 1 april 2007 zijn ongeveer 560.000 OBU's uitgegeven (350.000 aan Duitse vrachtwagens, 45000 aan Nederlandse voertuigen, anderen aan overige landen).</p> <p>OBU voor passagiersvoertuigen: wordt gezien als iets wat momenteel niet haalbaar is vanwege problemen met privacy wetgeving EN technische problemen bij installatie ('iets van de toekomst'). Logistiek en technisch onmogelijk OBU's van nu op grote schaal bij auto's in te bouwen. Ook speelt hier probleem hoe geloofwaardig te compenseren. Dit is voor vracht niet gelukt dus er is scepsis bij kiezer. Wellicht dat na verkiezingen 2009 onderwerp terugkeert op politieke agenda.</p>
Wetgeving	<p>Speciale 'mautwet': "gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von BundesAutobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen" (13 bepalingen)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Artikel 1: grondslag heffing (welke voertuigen heffingsplichtig en grondslag voor uitzonderingen) ❖ Artikel 2: identificatie betalingsplichtige: 1. eigenaar, 2. houder, 3 gebruiker en

	<p>4 chauffeur. Allen hoofdelijk aansprakelijk</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Artikel 3: Tarieven (assen en milieuklasse) ❖ Artikel 4: inning en delegatie bevoegdheden ❖ Artikel 5: overleggen bewijs van betaling en recht van BAG dit op te vragen ❖ Artikel 6: apparatuur ❖ Artikel 7: controle, bevoegdheden BAG ('IVW') ❖ Artikel 8: inning door appel. ❖ Artikel 9: bijhouden gegevens betaling en vernietiging data ❖ Artikel 10: boete ❖ Artikel 11: allocatie middelen; 1. aftrekken kosten systeem 2. verkeersinfrastructuur ❖ Artikel 12: aanvang ❖ Artikel 13: overgangsbepalingen <p>Uitvoeringsregelingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Act on the levying of distance-related charges for the use of federal motorways by heavy goods vehicles (ABMG, BGBl I 2004, p. 3122 et seq.) - The German toll rate ordinance regulating motorway toll rates for heavy vehicles (MautHV, BGBl I 2003, p. 1001 et seq.) - The German truck toll ordinance regulating the provision of proof of correct toll payment and the reimbursement of toll fees (Lkw-MautV, BGBl I 2003, p. 1003 et s eq.) - The German ordinance extending toll on certain sections of federal roads (MautStrAusdehnV, BGBl I 2006, p. 2858 et seq.) <p>De omvang van de wetgeving is beperkt. Dit heeft te maken met de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> -veel onderwerpen zijn geregeld in het contract tussen Toll Collect en BMV -TC is autonoom om zaken te regelen rondom technische aspecten van het systeem inclusief certificatie van inbouw -veel gebruik is gemaakt van bestaande generieke wetgeving <p>De wetgeving is onderwerp geweest van EU notificatie EU richtlijn 99/62 en 2006/38 zijn gevolgd. Compensatie voor DE vrachtwagens en hoogte tarieven waren discussiepunten met EU. De techniek kon dit niet zijn, daar dit onderdeel is van het private contract met TC.</p> <p>De aanbesteding is van start gegaan in 2000 zonder wettelijk kader. De gunning geschiedde een aantal maanden NA aanname van de 'tolwet'. Daarna zijn onderliggende regels aangenomen over hoogte tarieven etc. In tender specificaties werd uitgegaan van een tarief van 15 ct. Met TC is contract afgesloten voor 12+3 jaar.</p> <p>Na gunning zijn er grote vertragingen opgetreden (anderhalf jaar). Omdat de inkomsten begroot waren loopt er nu een juridische claim van BMV richting TC voor gemiste inkomsten. TC voert ondermeer aan dat het tekenen van het contract telkens is uitgesteld</p>
--	---

	(maar implementatiedatum nauwelijks), dat zij verplicht sub contractor van concurrerend consortium aan boord hebben moeten nemen en dat samenwerking met BAG nog vorm moest krijgen (plaats gantries, vergunningen voor allerhande activiteiten).
Vorm	<p>Duitse wetgeving gebruikt termen 'Gebühr' en Steuer'. Dit refereert aan de begunstigde. Een Gebühr is vergelijkbaar met de Nederlandse heffing, te betalen voor een specifiek genot/recht. Een 'Steuer' is in principe van toepassing op een ieder en behoeft geen gespecificeerde allocatie. Omdat de relatie met infra wordt gelegd, hanteert men de 'gebühr'.</p> <p>Het feit dat de heffing wordt geïnd door een private partij is uniek in Duitsland. In juridisch opzicht is het denkbaar dat deze vorm van uitvoer ter discussie wordt gesteld. Dit is vooralsnog niet gebeurd.</p> <p>Toll Collect handelt registraties van deelnemers van het automatische systeem af door middel van chip die bij door Toll Collect gecertificeerde garages (privaatrechtelijke overeenkomst) met OBU wordt geïnstalleerd. ALLE inkomsten worden direct doorgestuurd naar het Rijk. TC is contractueel verplicht aan algemene belastingwetgeving te voldoen. Controle door Rekenkamer en BAG.</p> <p>Betalen: manueel log-on, via internet, via OBU. 2 OBU varianten (grundig en siemens). De OBU blijft verplicht eigendom van TC en wordt gratis uitgegeven. Dit leidt tot veel problemen bij TC, financieel (voorfinanciering) maar vooral praktisch: per jaar 'verdwijnen' 20.000 OBU's, merendeels vanwege verandering van eigendom van vrachtwagen bij buitenlandse vervoerders. Van vervoerders wordt verlangd dat bij wisseling van eigendom van voertuigen de OBU uit het voertuig wordt verwijderd. Dat dit niet gebeurt, heeft niet in de laatste plaats te maken met eigendomsstructuur en feit dat er ook geen 'statiegeld' wordt verlangd voor OBU. OBU's schijnen wel eens te koop te staan op Ebay.</p> <p>TC heeft 1900 garages gecertificeerd voor installatie van OBU waaronder fors aantal in NL. Volledig privaatrechtelijk traject. Eisen voor certificatie: 1. bevoegd tot installatie snelheidsbegrenzing (vanwege technische overeenkomsten en feit dat dit certificatie door overheid is); 2. omvang garage en (3) 'document management system'. Garages worden door TC voorzien van hard en software, onder meer voor personificatie van OBU. Gecertificeerde garages worden via audits getest.</p> <p>TC krijgt prestatiebonus indien % inning hoog ligt. BAG controleert dit. Dit is de prikkel voor vernieuwing OBU. De kosten van de OBU komen uiteindelijk voor rekening van BMV, hier heeft TC dus geen prikkel voor zo goedkoop mogelijk apparaat. 90% van transacties verloopt met OBU.</p> <p>Het heeft anderhalf jaar geduurd voordat TC en BMV overeenstemming hadden over het feit dat de kabels aan de OBU geen eigendom hoefden te zijn van TC. Het feit dat dit niet hoeft heeft het mogelijk gemaakt dat nieuwe vrachtwagens met OBU nu leverbaar zijn.</p>

	<p>Betalingsplichtig: 1. eigenaar, 2. houder, 3. persoon die het gebruik bepaalt. 4. chauffeur. ELK van bovenstaande personen kan aansprakelijk worden gesteld. Het is gebruikelijk in Duitsland om met co-schuldenaren te werken opdat er makkelijker geïnd kan worden. Het gebruik van co-schuldenaren verhoogt de inning. Betalingsmogelijkheden voor inboeking: logpay plan, road account, fuel card, credit account, EC card, credit card en cash</p>
Allocatie	<p>Primair financiering van infrastructuur. Tenminste 50,1% naar wegen, rest naar spoor (38% en binnenvaart (12%) na aftrek exploitatiekosten systeem (geen officiële getallen, naar verluud rond 20-25% van de opbrengsten). Vanwege de hoge opbrengsten steken de kosten per KM gunstiger af.</p> <p>De onderliggende verordening over de hoogte van de tarieven is gekoppeld aan een overeenkomst met de sector voor terugbetaling deel heffing. Deze kon echter slechts beperkt worden uitgevoerd (zie hieronder).</p> <p>Er is een actieve rol van de gebruiker vereist bij bediening (assen invoeren) en bij gebreken (van de weg af en inboeken)</p>
Differentiatie	<p>12+ tonners betalen per route, differentiatie naar aantal assen en milieuklasse. Simpele tarieftabel, 3 milieuklassen. Geen congestie en tijdsdifferentiatie, wel als voorziene toekomstige ontwikkeling.</p> <p>De hoogte van de heffing (cent per KM per EURO categorie) is vastgelegd in de speciale 'Verordnung zur Gesetzgebung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge'. Tarieven bij inwerkingtreding: 0,09-0,14 EURO/KM. Deze worden verhoogd Tarieven zijn gekoppeld aan inwerkingtreding EURO normen. Pper 1-10 2009 wanneer EURO 5 mogelijk wordt, zal nieuwe differentiatie komen.</p> <p>Men moet de EURO categorie zelf in de OBU invoeren. Bewijsvoering van klasse door gespecificeerde documenten. Dit is met name nog wel eens lastig bij buitenlandse voertuigen.</p> <p>Het aantal lege ritten is verminderd, als gevolg van de MAUT van 10,1 naar 9%. Containervervoer met spoor +7%. Grotere vloot Euro 4.</p> <p>De MAUT geldt alleen op rijkssnelwegen. Echter er is een speciale procedure om ongewenste omrij effecten tegen te gaan. De 'German ordinance extending toll on certain sections of federal roads (MautStrAusdehnV, BGBl I 2006, p. 2858 et seq.)' is pas in werking getreden op 1 januari 1007. De achtergrond van deze regeling is een wettelijke plicht voor BMV om te rapporteren over omrijden. NAV deze rapportage is de regeling gemaakt die MAUT op Federale snelwegen mogelijk maakt. Hier hebben Länder ook een rol omdat MAUT hier primair wordt toegepast na weging van regionale belangen op het vlak van economie en verkeersveiligheid. Op basis van verkeersmanagement aspecten is voorgesteld 9 trajecten naast Autobahnen te belasten. Na gesprekken met Länder zijn dit</p>

	er uiteindelijk 3 geworden per 1-1 2007.
Bevoegdheden	<p>Artikel 4.2 is de juridische basis voor delegatie van bevoegdheden aan Toll Collect. Details van de delegatie zijn geregeld in een contract tussen BAG (ondertekenaar namens BMV) en Toll Collect. Essentialia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Verplichting om te voldoen aan federale budget wet ❖ Verplichting supervisie door BAG ❖ Verplichting federale audit kantoor om efficiency systeem te controleren <p>4.2 is een keer gewijzigd om de mogelijkheid tot delegatie van bevoegdheden aan TC explicieter te maken. Toll Collect is niet verantwoordelijk voor bezwaar en beroep, alleen heffing en algemene inning is gedeeltelijk ondergebracht bij TC.</p> <p>Tot op heden 3 rechtzaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Over de duur van de geldigheidsperiode van toll tickets ❖ Over de 'tandem assen' die worden beschouwd als 2 assen ❖ Over de relatie tussen verhoging en de normale heffing <p>De uitspraken zijn in de bijlage van deze studie beschikbaar gesteld</p>
Handhaving	<p>Er is een contract tussen Toll Collect en BAG die de verplichtingen van beide partijen uitschrijft. Kernbepaling wetgeving voor delegatie: art 4.2. Handhaving gebeurt door:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Automatische chekcs via 300 gantries (TC) ➤ Stationaire checks (BAG) ➤ Mobile checks, 270 vehicles (BAG) ➤ Checks van boekhouding bij bedrijven (BAG, alleen DE bedrijven) <p>TC +BAG moeten contractueel samen 10% van alle voertuigen controleren. Beide 5%. Fraude is 2% van het totaal aantal ritten, terwijl 5% voorzien was als max. Boetes tussen 2-400 euro, maximum 20.000. Afbakening precieze taken: 'learning bij doing' werkt naar teverdenheid.</p> <p>Er waren in 2006 933 FTE bezig met de MAUT bij BAG. Het meeste werk is gerelateerd aan buitenlandse niet geregistreerde voertuigen. Voornamelijk wanneer de voertuigeigenaar niet beschikbaar/bekend is. In principe heeft de douane ook gelijke bevoegdheden als BAG en (gedelegeerd) Toll Collect. In de praktijk is dit niet nodig geweest.</p> <p>BAG heeft ook een taak bij de supervisie van het stelsel als geheel, dus controleert ook Toll Collect. Er kan een speciale deposit worden geëist van buitenlandse kentekens in geval van boetes, om handhaving te verzekeren.</p>
Privacy	<p>Privacy aspecten worden geregeld in artikel 4.2, 7.2 en 9 AMBG. Geanonimiseerd gebruik is toegestaan voor opmaken van statistieken. Op dit moment worden statistieken gebruikt door ministerie en andere federale autoriteiten. Artikel 9. bepaalt dat TC data alleen mag gebruiken voor systeem. TC mag data –tenzij er niet wordt betaald – maximaal 120 dagen bewaren. Daarna vernietiging. Voor BAG geldt dat de data maximaal 2 jaar bewaard mogen worden. Doorgeven van data voor statistieken etc. slechts geanonimiseerd.</p>

	<p>Afgelopen jaar grote beroering ontstaan over gebruik van TC data voor vervolging nav doodrijden pompmedewerker door Nederlandse chauffeur. Politie/Ministerie van binnenlandse zaken eisten de data op van TC. Deze beschikte niet alleen niet over gewenste data, maar zou deze ook contractueel niet geven. Justitie, BZ etc zijn wakker geworden en willen nu dat TC data kan worden gebruikt voor zware data. Ook willen ze dat handhavingsapparatuur, bijvoorbeeld rond steden, op bevel kan worden ingeschakeld, bijvoorbeeld nav terroristische dreiging.</p> <p>In een workshop heeft TC ministeries uitgelegd dat –los van privacy aspecten – architectuur van systeem niet gebouwd is voor deze rolinvulling.</p> <p>De ontwikkeling van ‘Value Added Services’ (VAS) ligt complex. Een EU uitspraak ter zake legt op dat TC aandeelhouders Daimler en Deutsche Telecom alleen mogen participeren in Toll Collect (beiden 45%) indien ze GEEN VAS ontwikkelen. Dit om commercieel misbruik van de exclusieve positie te voorkomen. Waarschijnlijk wordt nu de oplossing gekozen dat TC als minderheidsaandeelhouder participeert in VAS die ontstaan vanuit een seperate organisatie. Momenteel bespreekt een WG van BMV en TC de mogelijkheden.</p>
--	---

2.2 Zwitserland

“Dit is geen tunnel voor het vrachtverkeer” stelde de Zwitserse Minister van vervoer vast bij opening van de Gotthard tunnel in 1980. Oorspronkelijk kwam dit uit, de transit bedroeg enkele honderden voertuigen per dag, minder dan 200.000 per jaar. Sindsdien is dit echter gestegen tot bijna anderhalf miljoen voertuigen per jaar, die voornamelijk gebruik maken van de Gotthard tunnel. De Zwitserse heffing op vrachtvervoer is in belangrijke mate gedreven door **milieu- en leefbaarheidsdoelstellingen**.

De basis van het Zwitserse systeem is gelegen in de analyse dat het goederenvervoer zijn totale **(externe) kosten** niet betaalt. Vanwege het feit dat Zwitserland geen lid is van de EU had het niet te maken met dezelfde juridische beperkingen (richtlijn 1999/62) als EU leden, ten aanzien van doorrekening (dit was lange tijd in de EU niet mogelijk). Ook tegenwoordig stelt men bijvoorbeeld nog vast dat Russische chauffeurs voor 200 EURO per maand heel Europa door rijden, in de cabine slapen en alle tolwegen zo veel mogelijk vermijden. Zwitserland prijst zich gelukkig met een systeem waar het goederenvervoer over de weg extra wordt belast. Het toestaan van 40-tonners (onder druk van EU) was gekoppeld aan het doorzetten van de heffing. De Zwitsers wilden deze extra efficiency aan kant wegvervoer kunnen corrigeren met hogere belasting.

Er is enige tegenstand geweest van wegvervoerders die stelden dat zij de enige waren die moesten betalen. Echter vanwege support door een **referendum** is de discussie beslecht. Het beeld dat de HVF (Heavy Vehicle Fee) tot vele faillissementen in de sector zou leiden is niet bewaarheid. De prijs is doorvertaald naar goederen. Ook hier gering effect omdat transport klein (0,2-0,4%) onderdeel van productprijs beslaat.

Specifieke zaken die een rol speelden bij het ontstaan van **draagvlak** bij de Zwitserse burgers waren de volgende:

- vrachtwagens zijn niet populair bij Zwitserse automobilisten,
- de Zwitserse vervoerssector is niet hecht georganiseerd,
- buitenlandse vrachtwagens gingen door de km-prijs veel meer betalen (t.o.v. vignet) hetgeen extra inkomsten genereerde,
- tegelijk met invoering km-prijs ging het gewicht omhoog dat een vrachtwagen op de Zwitserse weg maximaal mag hebben (van 28 ton naar 34 ton, en in 2005 naar 40 ton), zonder prijscorrectie zou dit leiden tot teruggang van het marktaandeel spoor.

Specifiek aan het juridisch raamwerk is het simpele, **niet-juridische taalgebruik** van de primaire wet (want onderwerp referendum) en de aanwezigheid van grondslagen in de Grondwet. Voorts zijn zaken als **handhaving, privacy, competenties en dergelijke op een degelijke wijze uitgewerkt**. Daarom is hierover in de tabel verder informatie opgenomen.

Bij ontwikkeling van de HVF is aanvankelijk **NIET gekeken naar techniek**. Eerst zijn de doelstellingen en processen vastgelegd in de wet (wie, wat, waar). Er is onder andere gekozen voor maandelijks 'manuele' aangifte van de belasting (i.p.v. ambtshalve vaststelling op basis van rechtstreeks door OBU verzonden gegevens), en voor ongelijke behandeling Zwitserse en buitenlandse kentekens (OBU alleen vereist voor Zwitserse vrachtwagens, en chauffeur buitenlandse vrachtwagen moet betalen bij verlaten Zwitserland). Pas toen processen duidelijk waren is uitvraag gedaan naar technische oplossingen en is de organisatie van de HVF uitgewerkt in onderliggende regels.

Het besef leeft sterk in Zwitserland dat **vracht (+3,5 ton) en personenvervoer fundamenteel anders zijn qua draagvlak, techniek en verrekening van externe kosten**. De opzet voor personen vereist meer eenvoud en een andere kijk op kosten vanwege de lagere opbrengsten per voertuig.

De Zwitserse overheid heeft gekozen voor **hoge investeringen** (OBU 1^e generatie 8-900 EURO) die zich zou moeten uitbetalen in **lage operationele kosten**. **Het systeem is volledig in publieke handen hoewel de wetgeving een grondslag voor private uitvoer bevat**. De mate waarmee gefraudeerd kan worden met de OBU is minimaal vanwege gecombineerd gebruik van GPS, tachograaf en

bewegingssensoren. De **OBU is eenvoudig over te dragen** aan een nieuwe voertuigeigenaar en **kan worden gebruikt in Oostenrijk. Privacy aspecten zijn bewust omzeild** doordat het **systeem niet precies weet waar** wordt gereden, slechts dat er wordt gereden.

Het inboekstelsel voor buitenlandse vrachtwagens werkt naar behoren, hier maakt men gebruik van het feit dat er nog fysieke grenzen zijn. De **operationele kosten** liggen naar verluidt **beneden de 5%**. Dit dient wel te worden afgezet tegen de aanzienlijke tarieven (tot 215 EURO/transit). De allocatie van middelen kent een vrij ingewikkeld verdelingsmechanisme met de regio's.

De toepassing van beprijzing ten aanzien van **automobilisten** wordt gezien voor iets van langere termijn 10-20 jaar. De visie is dat dit tijd kost vanwege de totaal andere business case en eisen aan het systeem die een heffing voor personenvervoer oplevert. De KBA voor vracht is goed vanwege hoge tarieven, voor passagiers is de OBU op basis van een KBA niet haalbaar/reëel. Op termijn zal worden gestart met heffingen in stedelijke gebieden omdat zich hier de problemen voordoen. De Grondwet moet gewijzigd worden om meer ruimte te bieden voor uitzonderingen op **beginsel van gratis gebruik van openbare wegen**. Dat er iets op termijn moet gebeuren hangt mede samen met de visie dat belasting via accijns op brandstof aan zijn eind is, vanwege grenseffecten maar ook vanwege ontwikkeling van andere aandrijving (biodiesel, elektriciteit).

Onderwerp	Zwitserland
Karakteristieken	<p>Initiator: totale groei transport en daarbinnen omvang groei goederen over de weg ihb transit. Afremmen goederenvervoer over weg, onderwerp gemaakt van referendum</p> <p>Heffing voor vracht>3.5t.: tot 2000 vast, vanaf 2001 per kilometer (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, LSV), formeel alleen op alle openbare wegen, materieel ook daarbuiten (elke in Zwitserland gereden km). Vanaf 1 januari 2001 variabel obv km, tonnage en milieuklasse; geen differentiatie naar tijd en plaats. Vrachtwagens dragen in Zwitserland nauwelijks bij aan congestie. Doel (artikel 1 SVAG): randvoorwaarden spoor verbeteren en keuze voor spoorvervoer financieel stimuleren</p> <p>Personenvervoer: platte heffing 25 euro (vignet) voor gebruik hoofdwegen (Nationalstrassenabgabe, NSA), geregeld in grondwet (vanwege grondwettelijk verbod tolheffing openbare wegen) en in Nationalstrassenabgabe-Verordnung.</p> <p>Actueel: Ministerie heeft in maart '07 beleidsnota uitgebracht over geleidelijke start met beprijzen in steden ('Stockholm model'). Daarvoor zal echter grondwet moeten worden gewijzigd. Keuze voor geleidelijke ontwikkeling, start decentraal waar congestieproblemen zijn.</p>

	<p>Na afweging is gekozen om organisatie volledig in publieke handen te houden. Wet biedt artikel 10 een wettelijke grondslag voor uitvoering door private en decentrale (kantons) partijen. Deze bepaling wordt in de praktijk niet gebruikt. De verdeling van taken ziet er als volgt uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ministerie (RO) doet beleid (wetgeving, draagvlak, referenda) ➤ Douane doet uitvoering: inning, handhaving, aanbesteding apparatuur. <p>Efficiënte uitvoering, ≤7% exploitatiekosten LSVA (feitelijk beneden 5% indien strikt wordt gekeken naar kosten die uit systeem voortvloeiën), 11% voor de Nationalstrassenabgabe (vignet). Consultants van RAPP maakten deel uit van overheidsteam en assisteren douane bij uitvoering. Opbrengsten vracht rond 25% op transit/buitenlandse kentekens. Dit maakt de KBA voor vracht extra aantrekkelijk omdat hiermee fors meer geld werd opgehaald in vergelijking met de oude situatie.</p>
<p>Wetgeving</p>	<p>Grondwet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 82 beginsel van vrij gebruik van openbare wegen: "Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen." • Artikel 84 bescherming Alpengebied, begrenzing wegcapaciteit: <p>"1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.</p> <p>2. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.¹ Der Bundesrat trifft die notwendigen Massnahmen. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Sie müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.</p> <p>3. Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten."</p> • Artikel 85: basis voor HVF-belasting: "Der Bund kann auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind." • Artikel 86: basis voor platte heffing personenvervoer: "[Der Bund] erhebt eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen durch Motorfahrzeuge und Anhänger, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen." Concrete uitwerking daarvan in de Schlussbestimmungen des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1998 (slotbepalingen Grondwet): "Der Bund erhebt für die Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse auf in- und ausländischen

¹ Inmiddels gaat 66% van het vrachtvervoer door de Alpen per spoor.

	<p>Motorfahrzeugen und Anhängern bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe von 40 Franken.”</p> <p>- Nationalstrassenabgabe-Verordnung</p> <p>Vrachtwagens:</p> <p>- Grondwet artikel 85</p> <p>- ‘schwerverkehrsabgabegesetz’ (SVAG) 1997 (wet, parlement)</p> <p>- ‘schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) 2000 (amvb, regering)</p> <p>- Speciale verordnung voor inbouw</p> <p>SVAV en implementatie en aanbesteding in parallel traject ontwikkeld.</p> <p>Redelijk uitgewerkt juridisch raamwerk, pragmatische toonzetting:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ SVAG: globale formuleringen, weinig details, geen technische voorschriften, geen juridisch taalgebruik want onderworpen aan referendum (‘moet leesbaar zijn’) ➤ SVAV: speciaal geschreven op gebruikers (customs en sector), moet praktisch hanteerbaar zijn. <p>Speciale aspecten</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Introductie HVF vereiste grondwetswijziging (uitzondering op beginsel vrij gebruik) ➤ Speciale ‘transfer law’ om modal shift te bevorderen, verbieden van alle transit serieus overwogen maar mede vanwege druk EU niet haalbaar. <p>Specifiek: niet lid EU/EEA, grenzen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Geen EEA lidmaatschap gewenst vanwege EG-richtlijn 1999/62 (men wilde alle wegen belasten) ➤ Volgens SVAG alleen heffing op openbare wegen, maar in praktijk wordt voor elke in Zwitserland gereden km geheven (in OBU aanwezige GPS dient alleen ter ‘kalibratie’ van tachograaf, niet voor exacte plaatsbepaling). Zwitserse rechter heeft in 2006 ingestemd met deze ruime uitleg van het begrip ‘openbare weg’ (elke weg die feitelijk toegankelijk is voor een ieder).² Enkele specifieke gevallen (o.a. enkele ‘Baarle-Nassau-achtige’ situaties: Zwitserse enclaves omringd door buitenland, en voertuigen die zowel op de weg kunnen rijden als op rails) worden afwijkend behandeld, o.a. door middel van individuele overeenkomsten met de betrokken kentekenhouders.
Vorm en inning	De wet spreekt over een ‘Abgabe’. Deze heffing is geormerkt voor een specifiek fonds. Vanwege aansprakelijkheid kentekenhouder voor juiste aangifte expliciet keuze gemaakt

² Vergelijkbaar met de reikwijdte van het begrip ‘weg’ in de (Nederlandse) Wegenverkeerswet 1994, en dus ruimer dan het begrip ‘openbare weg’ in de (Nederlandse) Wegenwet.

	<p>voor systeem waarbij kentekenhouders (bij vrachtwagens meestal niet de chauffeur) elke maand verklaring van gebruik zelf moeten doorgeven (internet of smartcard) en op basis daarvan een rekening krijgen. Vergelijkbaar met belastingaangifte. Geregistreerde gegevens kunnen niet worden gewijzigd door gebruiker, maar wel van opmerking voorzien. Verwerking en inning door douane.</p> <p>Aansprakelijk eigenaar en bestuurder (laatste met name voor buitenlanders) o.b.v. artikel 4 SVAG. Zelfde artikel bevat ook ruimte om andere personen aansprakelijk te maken indien gewenst.</p> <p>Omdat de Zwitserse OBU geschikt is voor een daadwerkelijke Kilometerheffing voor een geheel netwerk enige specifieke opmerkingen hierover, met het oog op de mogelijke relevantie voor een Nederlands systeem:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Expliciete keuze om systeem niet van GPS afhankelijk te maken maar ook tachograaf te gebruiken, strategische redenen (afhankelijkheid VS) en technisch (uitval, 99% zekerheid is onvoldoende om een publiekrechtelijke betalingsplicht aan op te hangen). Grote voordeel van tachograaf is niet nauwkeurigheid (+/- 4%) maar mogelijkheid kalibreren m.b.v. GPS. ❖ Gericht op beperken fraudemogelijkheden, naast GPS en link tachograaf ook bewegingssensor, zodoende weinig kans op misbruik, daardoor weinig handhavingsinspanningen ❖ Expliciete keuze om geen map matching te doen; te duur, te lastig, te omslachtige berekeningen ❖ Expliciete keuze om geen 'value added services' (VAS) te koppelen, ook 2^e generatie die recent is aanbesteed heeft, na heroverweging geen interface voor VAS, sector heeft er weinig belangstelling voor, customs wil het graag scheiden ❖ Prijs van Obu 2^E Generatie meer dan 50% gedaald (van 800 naar 3-400 EURO) ❖ OBU 1 Zwitsers fabrikaat, OBU 2 Siemens. ❖ T.b.v. OBU2 is hele systeem opnieuw overwogen; enige wijziging is uiteindelijk de vervanging van infrarood-techniek (gebruikt in werkplaatsen t.b.v. installatie en onderhoud) door Bluetooth. ❖ OBU's (55k CH) worden gratis uitgeleverd, installatietijd afhankelijk van voertuig ❖ Weinig (2000) OBU's uitgeleverd aan buitenlandse voertuigen, waarschijnlijk omdat secundair systeem van inboeking aan grens makkelijk is en weinig tijd kost ❖ Bij overgang van truck kan door middel van nieuwe software instellingen dezelfde OBU weer worden gebruikt ❖ Keuze om berekening heffing niet in OBU te laten plaatsvinden maar in back office: goedkoper, beter voor privacy, bovendien zorgt systeem waarbij kentekenhouders zelf gegevens aanlevert voor vertrouwen ❖ Systeem weet nooit waar KM zijn gemaakt, alleen registratie dat men grens is gepasseerd ❖ Backoffice verwerking gegevens smart cards automatisch. Met de aangifte wordt automatisch ook een aantal voor de kentekenhouders verborgen gegevens
--	--

	<p>meegezonden naar de douane, o.a. gegevens over de goede werking van de OBU en de tachograaf (van belang voor de handhaving). Juridisch wellicht kwetsbaar (in strijd met de aard van de aangifte of met verbod zelfincriminatie?), maar tot nu toe geen probleem. Mochten er in de toekomst problemen mee komen, dan kunnen de gegevens alsnog voor de kentekenhouders zichtbaar worden gemaakt. Zie ook art. 57 SVAV.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Gebruiker kan bij de aangifte opmerkingen plaatsen bij geregistreerde gegevens, bijv. als de gegevens volgens hem onjuist zijn. ❖ De aanwezigheid van een trailer moet handmatig worden ingevoerd, een led gaat aan staan die buiten het voertuig (door de voorruit heen) zichtbaar is: zodoende wordt via het zelfreguleringsmechanisme misbruik voorkomen, naar verluidt is de fraude ook heel beperkt. ❖ Handhaving door 'free roaming' en bepaling dat heffing kan worden vervijfvoudigd ❖ Betaling buitenlanders geen probleem, want moet aan de grens ❖ Problemen met notoire wanbetalers. Ultimum remedium: intrekken van het kenteken, ook indien eigendom van het voertuig niet bij vrachtovervoerder (bijv. lease). Complicatie: relatie centrale (inning) en decentrale overheden (beheerder register) en bedrijven die zo lang mogelijk niet betalen en dan aansturen op faillissement. Recente wetsreparatie. ❖ OBU gemaakt op effectieve uitvoer: 120 mensen in uitvoer, met name bij douane ❖ Rol van douane, resortend onder FIN, heeft gezorgd voor commitment bij ministerie financiën
<p>Allocatie</p>	<p>Vracht (500 miljoen euro) : Financiering nieuwe infra en met name rail. Personen (170 miljoen euro): alleen bouw en onderhoud wegen</p> <p>Wettelijk vastgelegd, artikel 19 SVAG. Geld gaat naar speciaal fonds (aangevuld met 0,1% BTW en accijns).</p> <p>Verdeling obv wet: 1/3 kanton, 2/3 bund.</p> <p>Bestemming bij bund in spoor: 1. rail infra; 2. rail 2000 (vrachtlint) 3. int spoor connecties 4. geluidsschermen spoor. Vrachtheffing wordt mede gebruikt voor investeringen in spoorverbindingen passagiers.</p> <p>Voor kanton afdekking ongedekte kosten motorwegen. Speciale criteria voor verdeling over kantons. Kan onder meer aan wegonderhoud besteed worden.</p> <p>Compensatie sector voor hogere tarieven is beperkt geweest: fixed fee afschaffen en opheffen max gewicht naar max 40t werd toegestaan (laatsse onder druk EU).</p>
<p>Differentiatie</p>	<p>Scope vracht: +3.5 ton, artikel 3 SVAG. Verscheidene voertuigen uitgezonderd, grondslag in artikel 4 SVAG, uitwerking in SVAV artikel 2 en 3. In artikel 4 uitzonderingen opgenomen vanwege amendement Parlement. Bepaalde categorieën betalen jaarlijkse vaste tarieven: SVAV 1-12 (speciale voertuigen etc.).</p>

	<p>Grondslag differentiatie: artikel 6 SVAG; gewicht, km en milieu. Belastinggrondslag gewicht uitgewerkt in art 13 SVAV. Alleen binnen de grenzen: artikel 12. Betaling per ton KM. Gewicht (laadvermogen, niet daadwerkelijke belading) en milieuklasse (3). Verschil kan oplopen tot 15% per milieuklasse. Dit is met name nadelig voor Zwitserse sector (transit meestal door goedkopere, schonere, voertuigen). Heffing substantieel (tot 325 CHF/215 euro voor doorgang 40t). DAAROM ook heffing voor alle wegen, omrijden zou anders te snel lonen.</p> <p>Minimum en maximum tarief per TKM opgenomen in artikel 8 SVAG. Max tarief (iets lager dan wettelijk tarief) is ook opgenomen in overeenkomst met EU. Voorstellen voor hoger tarief zijn onderwerp van goedkeuring Parlement.</p> <p>Totale hoogte HVF gemaximeerd, art 7.1 SVAG. Echter saldo is directe schade aan infra+ Externe kosten (7.2). Externe kosten periodiek bepaald (7.3), bedragen momenteel 1150 miljoen CHF en zullen stijgen. Gestaffelde stijging HVF voorzien, afspraken met EU.</p> <p>Periodieke aanscherping milieuklassen geeft discussie: aanscherping is nodig vanwege voortschrijdende techniek (de milieu-lat kan steeds hoger liggen), maar houdt geen rekening met afschrijvingstermijnen.</p> <p>Les ten aanzien van differentiatie: hou het simpel. Differentiatie naar plaats zou leiden tot hoger tarief buiten HWN. Dit wordt niet gezien als aantrekkelijk want dit raakt vervoerders die geen alternatief (snelwegen) disproportioneel. Daarbij wordt het niet door de technologie ondersteund.</p>
<p>Bevoegdheden</p>	<p>Expliciete en simpele mogelijkheid voor decentrale overheden en private instellingen om zaken in uitvoering op te pakken in artikel 10. In de praktijk is hiervan geen gebruik gemaakt. Beleid: ligt bij ministerie van 'spatial planning. Integratie van transport, milieu, RO en andere aspecten.</p> <p>Centrale rol douane bij operationele aspecten. Kennis van sector/trucking & inningsproces gezien als 1 vd doorslaggevende succesformules (telco's hebben die kennis niet). Douane heeft implementatie goed en tijdig opgeleverd.</p> <p>Minimum en maximum bedrag per KM vastgelegd in SVAG 8.1. De Bundesrat kan tarieven –door wetswijziging – verhogen. Expliciet aangegeven welke overwegingen daarbij moeten worden meegenomen SVAG 8.3</p> <p>Inning minimaal jaarlijks (artikel 13). De (terug-) vordering verjaart art 15 SVAG) Terugvordering binnen een jaar, art 17 SVAG</p>
<p>Handhaving</p>	<p>De OBU is verplicht voor Zwitserse kentekens, inboekingssysteem met ID Card en clearance terminal voor buitenlanders . Betaling: automatisch (OBU), Gas station credit card, HVG account of cash. Indien de OBU niet functioneert moet een 'leugenboekje' worden bijgehouden.</p>

	<p>Aansprakelijk voor betaling: houder voertuigen en voor buitenlandse kentekens chauffeur. Expliciete grondslag om ook andere personen als betalingsplichtig aan te wijzen (5.2 SVAG)</p> <p>Inschattingen mogelijk indien bepaling KM niet mogelijk is (art 9 SVAG).</p> <p>SVAG artikel 11 stelt simpelweg dat bundesrat regels kan voorschrijven voor OBU of 'andere apparatuur' om hoogte van heffing te bepalen. SVAV bevat nadere bepalingen – artikel 15- over apparatuur en inbouw.</p> <p>'Naar mogelijkheid' dienen deze EU interoperabel te zijn.... Deze 'please' bepaling richting EU is bewust vaag gehouden. Overigens is er interoperabiliteit met oostenrijkse systeem.</p> <p>Art 16 SVAG: schakelbepaling. Diverse beambten (politie, douane) kunnen bestaande competenties aanwenden voor uitvoering van deze wet</p> <p>Article 20 BVAB: minimale boete en grondslag om bij bewust ontlopen heffing een veelvoud (5*) van het verschuldigde bedrag op te leggen. Artikel 41-44 SVAV specificeren bevoegdheden beambten.</p> <p>Onderscheid tussen bevoegd gezag en bevoegde rechter binnen- en buitenlandse kentekens. Beroeps en bezwaarinstanties: Kanton (CH) of douane (buitenlanders)</p> <p>OBU (bereken ook tarief) gekoppeld aan tachograaf. Tachograaf wordt 'gekalibreerd' (gecontroleerd en gecorrigeerd) door GPS. Goede werking van OBU wordt gecontroleerd door bewegingssensor (gevoed door batterij in OBU). DSRC activeert en deactiveert registratie bij grens. Data registratie op chipkaart. OBU is voor buitenlander niet verplicht. Inboekstelsel (doorgeven km-stand bij binnenkomst en bij vertrek) ³voor buitenlanders.</p> <p>Douane doet random checks inboeking.</p> <p>Er zijn 55.000 binnenlandse vrachtwagens met een OBU.</p> <p>Per dag komen gemiddeld 12.000 buitenlandse vrachtwagens het land binnen; 500 daarvan raken soms 'zoek'.</p> <p>In totaal 500.000 buitenlandse vrachtwagens hebben zich tot nu toe geregistreerd (waarvan 2000 met OBU). Al die voertuigen blijven eendeloos in het systeem zitten, want de Zwitserse douane krijgt geen melding als een buitenlands gekentekende vrachtwagen van de weg verdwijnt.</p> <p>De douane krijgt een paar honderd LSVA-klachten per jaar, bijv. over het ten onrechte meerekenen van een oplegger.</p>
Privacy	Coverage privacy: art 18 SVAG stelt dat data voor statistische doeleinden gebruikt kunnen

³ De chipkaart wordt toch niet gebruikt voor doorgeven km-stand maar alleen voor kenmerken vtg?

	<p>worden. Artikel 53-57 SVAV werken dit uit: beperkt gebruik, zorgplicht overheid, vernietiging na 5 jaar.</p> <p>Systeem levert geen gegevens aan over lokatie van voertuig muv grens passage. Daarom niet snel conflict met (strengere) data protection law. Het is een bewuste keuze geweest om niet te weten waar het voertuig zich bevindt, zodoende werd het project van gevoelige privacy aspecten ontlast.</p>
--	---

2.3 Noorwegen

De wijze van financiering van infra investeringen in Noorwegen wordt ook wel de 'Dutch treat' genoemd. In feite worden financieringspakketten gevormd voor investeringen. Indien de automobilisten opbrengsten genereren (tol), legt de nationale overheid daar geld bij zodat het mogelijk wordt meer omvangrijke projecten te realiseren.

Het totale 'bottum up' systeem van Noorwegen roept juridisch een aantal interessante vragen op:

- ❖ Wie heeft het initiatief voor tol?
- ❖ In welke mate kan allocatie van middelen verschillen per regio?
- ❖ In welke mate moet een regionale (stad, provincie) prijs een lokale/regionale goedkeuring hebben?
- ❖ Is een financieringsincentive (indien je regionaal geld ophaalt, krijg je nationaal geld) denkbaar in Nederland?

'Drie praktische uitwerkingen die vermeldenswaardig zijn

- ❖ Semantisch: **Geen congestietoeslag maar een tariefreductie voor het rijden buiten de spits.**
- ❖ Rechtszekerheid: **maximum totaal maandelijks tarief** per kenteken per gebied.
- ❖ **Privacy omzeild** door automobilisten recht te geven op mogelijkheid anoniem met **cash** te betalen.

Onderwerp	Noorwegen
Karakteristieken	<p>Oorsprong: decentraal tolsysteem, ervaring sinds 1929. Aanvang: 'klassieke tol', geleidelijke ontwikkeling tot gebiedsheffingen kilometerbeprijzing. Investerings gebonden aan regionale Infrastructuur (ook OV maar geen operationele kosten).</p> <p>Open standaard. Geen winstoogmerk, 35% van financiering wegen loopt via tol. De totale opbrengsten in Noorwegen van tol en gebiedsheffingen liggen rond de 400 miljoen (2002), rond 30% daarvan in Oslo.</p>

	<p>Tegenwoordig 2 vormen;</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tolheffing (meer dan 100 geweest, thans lopen er rond 40, 700km) en ❖ Gebiedsheffing (7 steden, waaronder Oslo, Bergen) <p>Trend:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Oprichting nationaal tolbedrijf overwogen, zekere centralisatie ❖ Meer opbrengst naar OV, soms 100% ❖ Financieringspakketten met 'eye' catcher projecten ❖ Flankerend beleid (parkeren, gebruiksrestricties) sneuvelt ❖ Discussie over efficiency bepaalde lokale projecten
Wetgeving	<p>Juridische waterscheiding tussen klassieke tol o.b.v. 'wegenwet 1963 en beprijzingswet die in 2001 is aangenomen als onderdeel van de Wegenverkeerswet.</p> <p>Wegenwet 1963: Grondslag tolprojecten, in de 1^e plaats bekostiging weginfra</p> <p>Uitwerking in onderliggende regels</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tolproject max 15 jaar, met uitloop naar 20 jaar, wettelijk gespecificeerde omstandigheden ❖ Eerst regionale overeenstemming (provincies, gemeente, OV bedrijf etc), daarna goedkeuring van Parlement voor 'pakket' vereist ❖ +3,5 ton betaald dubbele ❖ Ruimte voor verdere differentiatie naar tijd <p>Beprijzingswet (als amendement Wegverkeerswet 2001):</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Heffingen obv kosten van gebruik voor maatschappij ❖ Implementatie obv lokaal initiatief ❖ Inning obv congestie, milieu, veiligheid ❖ Oormerken opbrengst ❖ Tolheffing kan niet met regulerende heffing in zelfde gebied ❖ Regulerende heffing ongelimiteerde duur ❖ De nationale overheid kan OOK deel opbrengsten krijgen <p>Deze wet is in praktijk niet gebruikt. Met name vanwege terughoudendheid decentrale overheden bij betrokkenheid (aandeelhouder, allocatie middelen) centrale overheid. Sommige politici zien het nut van deze wet niet in.</p>
Vorm en inning	<p>Alles zeer decentraal ingericht. Per tolproject decentrale tolbedrijf met 51% aandelen regionale autoriteiten. Indien de business case van het project onzeker is, dienen de aandeelhouders/regionale overheden garant te staan.</p> <p>DSRC techniek (merendeels uitbesteed aan Q-free).</p> <p>Platte, lage tarieven per tolpunt. Soms betaling per passagiers. Wegenwet essentialia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Initiatief lokaal

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Doel is financiering wegen ❖ Tol eindigt na 15, uitzonderlijk 20 jaar ❖ Opbrengsten alleen lokaal ❖ Differentiatie naar tijd toegestaan sinds 1990
Allocatie	<p>Wegenverkeerswet (na amendement beprijzingswet):</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Initiatief lokaal, parlementaire instemming ❖ Wegbeprijzing om externaliteiten te integreren, primair congestie ❖ Opbrengsten dient te worden gedeeld door lokale autoriteiten en Rijk. <p>Oslo I: gebiedsheffing 1990: 20% naar OV. Oslo II: mix van investeringen wegen en OV.</p> <p>De wegenwet bepaalt dat allocatie beperkt is tot infrastructuur (sunk investments) hoewel er bijvoorbeeld in geval van Oslo III (nu in de maak) toch discussie is over gebruik van deel opbrengst voor operationele kosten OV.</p> <p>Gebiedsheffing nu: differentiatie naar tijd, zones, betalingswijze en voertuigtype.</p> <p>Allocatie per gebied verschillend; merendeels mix van wegen en OV (20-65%). Verschil van inzicht over bestedingen een constante</p> <p>Zowel tol als gebiedsheffing lokaal opgezet. Daarmee zijn exacte uitkomsten sterk onderhevig aan uitkomst lokaal politieke krachtenveld.</p> <p>Lokaal initiatief wordt gestimuleerd. Lokaal initiatief creëert mogelijkheid aanspraak op extra nationale fondsen ('Bergen model').</p>
Differentiatie	<p>Tol: financiering infrastructuur. Tarieven tussen 0,5 en 2,4 EURO per passage</p> <p>Tol: differentiatie naar tijd toegestaan (congestie). Tolhoogte +3.5 ton wettelijk vastgelegd als 2* waarde personenvervoer. Binnen gebieden nog speciale differentiatie mogelijk</p> <p>Wettelijke grenzen: tol mag jaarlijks met consumenten index stijgen. Daarnaast een maximale stijging van tarief met 20% mogelijk gedurende looptijd (meestal 15 jaar).</p> <p>Gebiedsheffing:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Reductie buiten congestie uren ❖ Wettelijk maximum te betalen bedrag per gebied per maand (500-780 EURO) <p>Reducties op wettelijke basis:</p> <p>Abonnementvormen met max. 50% reductie bij registratie. Niet conform EU eis dat reductie bij abonnement max. 13% reductie mag zijn. Af te sluiten door gebruiker per specifiek project, ook indien men lid is van Autopass.</p> <p>Autopass systeem: alle tolwegen, veren en parkeren. Inning via 'eigen' tolbedrijf.</p>

Bevoegdheden	<p>Sterk gedecentraliseerd. Decentrale overeenkomst over tol moet instemming van parlement krijgen. Vervolgens wordt tolbedrijf opgericht die verantwoordelijk is voor inning. Minstens 50% aandelen tolbedrijf zijn in bezit van lokale overheden die partij zijn bij de decentrale overeenkomst</p> <p>Het tolbedrijf MOET een overeenkomst sluiten met de NRA over het plaatsen van de installatie en handhaving. De NRA is ook de autoriteit die toeziet op het goed functioneren van het tolbedrijf. Het tolbedrijf moet, via NRA, betalen voor de infra voor tol, meestal is Q-free de uitvoerder.</p>
Handhaving	<p>Er is 1-2% fraude. Inning en handhaving gebeuren in principe door de tolautoriteit.</p> <p>De NRA is de beroepsinstantie voor gebruikers die het niet eens zijn met de rekening</p> <p>Initiatie van een project volledig bottom-up (lagere overheden en/of bedrijfsleven, burgers)</p> <p>Tolbedrijf doet inning. Na afbetaling wordt tolbedrijf opgeheven. Tolbedrijf kan inning uitbesteden aan commercieel bedrijf</p>
Privacy	<p>Onderwerp van hevig debat. Inzet was de automatisering van de systemen naar 'free flow'. Tot op heden is het een wettelijk recht om cash te betalen, dan wordt het nummerbord NOOIT geregistreerd. De DATA security autoriteit heeft ervoor gezorgd dat dit systeem gehandhaafd blijft.</p> <p>Indien men obv vrijwilligheid meedoet met lokale of nationale abonnementsystemen is er wel registratie. Daar tegenover staat het voordeel van kortingen.</p>

2.4 Zweden

De Stockholm Pilot heeft internationaal veel aandacht gekregen. In juridisch opzicht is het inzicht wat verschaft wordt wat minder in het oog springend.

Niettemin zijn er een aantal punten waaruit wellicht toch lering kan worden getrokken

- ❖ de uitwerking van de milieudoelstelling (**nul tarief voor milieuvriendelijke** voertuigen),
- ❖ het hanteren van een **gemaximeerd dagtarief**
- ❖ de **sterke mate van differentiatie naar tijd**.
- ❖ De grondslag op basis waarvan **gegevens verstrekt** mogen worden aan de politie: in geval van opsporingen naar misdrijven (dus niet overtredingen)

Onderwerp	Zweden
Karakteristiek en	Pilot Stockholm. Bereikbaarheidsdoel voorop, daarbij milieu en veiligheid. Op 17-9-2006 afgestemd. Echter –indien de wet die thans voorlicht bij het Parlement wordt goedgekeurd gaat er weer een schema in per 1 augustus.

	2 tolbruggen: Svinesund (NO), en Oresond (Dk)																				
Wetgeving	<p>2004: wet congestie tax. Deze wet wordt thans herzien beperkte wijzigingen. Expliciet milieudoel</p> <p>Structuur:</p> <p>Algemeen deel (10 pagina's): subject betaling, uitgezonderde voertuigen, handhaving etc.</p> <p>Annex per gebied (dus Annex Stockholm):</p> <ul style="list-style-type: none"> -tolstations, exate locatie aangegeven -hoogte tarief -moment van betaling <p>Opmerkelijk element: Nultarief voor taxi's en gespecificeerde milieuvriendelijke voertuigen: elektriciteit, gas niet zijnde LPG, alcohol</p>																				
Vorm en inning	<p>Stockholm: Gebiedsheffing</p> <p>Feitelijk een belasting, inkomsten komen ten goede aan staatsbudget. Vervolgens kunnen ze eventueel weer doorvloeien naar investeringen in gebied waar belasting geldt.</p> <p>IBM: hoofdaannemer</p> <p>SRA + Belastingdienst: uitvoerenden publieke instanties</p>																				
Allocatie	De opbrengsten van de heffing gaan echter naar het algemene staatsbudget. Er zijn geen regels voor allocatie. In de praktijk gaan opbrengsten gaan terug naar de regio voor infrastructuur en OV. Hierover besluit het parlement.																				
Differentiatie	<p>Bereikbaarheidsdoelstelling. Zeer uitgebreide variabilisatie van tijdstip:</p> <table border="1" data-bbox="544 1509 1404 1895"> <thead> <tr> <th>Tijdstip</th> <th>Belasting in Kn</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6.30-6.59</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>7.00-7.29</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>7.30-8.29</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>8.30-8.59</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>9.00-15.29</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>15.30-15.59</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>16.00-17.29</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>17.30-17.59</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>19.00-18.29</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nachten, weekend en dagen voorafgaand aan vakantie en maand juli GRATIS. Er geldt een maximum geaccumuleerd tarief per dag (60Kn)</p>	Tijdstip	Belasting in Kn	6.30-6.59	10	7.00-7.29	15	7.30-8.29	20	8.30-8.59	15	9.00-15.29	10	15.30-15.59	15	16.00-17.29	20	17.30-17.59	15	19.00-18.29	10
Tijdstip	Belasting in Kn																				
6.30-6.59	10																				
7.00-7.29	15																				
7.30-8.29	20																				
8.30-8.59	15																				
9.00-15.29	10																				
15.30-15.59	15																				
16.00-17.29	20																				
17.30-17.59	15																				
19.00-18.29	10																				
Bevoegdheden	<p>Wegautoriteit: tolheffing, eigenaar en informatie. Private partij: DBO.</p> <p>Gemeente en OV bedrijf: aanschaf, informatie, evaluatie</p>																				
Handhaving	Omdat het een belasting betreft is handhaving, op basis van belastingwetgeving, in handen van de autoriteit die begaan is met inning van belastingen. De wet bepaalt																				

	grondslag voor verhoging in geval van niet-betaling (artikel 13,14)
Privacy	Er mogen alleen foto's worden gemaakt van nummerplaten, niet van bestuurders. De registraties worden na betaling verwijderd. De politie kan gegevens opvragen – op basis van algemene wetgeving- indien er verdachte feiten zijn waarop meer dan 2 jaar celstraf staat

2.5 Oostenrijk

ASFINAG is opgericht in 1982 als een openbare vennootschap waarvan de **aandelen** voor 100% in handen zijn van de **Oostenrijkse overheid**. In 1997 is aan ASFINAG het recht op planning, aanleg, beheer, exploitatie en tolheffing het Oostenrijkse snelwegennet gegeven in de ASFINAG Ermachtigungsgesetz 1997 (BGBl I Nr. 113/1997) in combinatie met gesloten vruchtgebruik contract. Dit recht om tol te heffen in het Usufruct contract is gebaseerd op de Federale Tolwegen wet. De tol wordt geïnd door dochteronderneming ASFINAG Maut Service GmbH, namens en voor rekening van ASFINAG. Het Usufruct contract behelst in wezen een concessie voor onbeperkte duur.

Op basis van de Federale Tolwegenwet 2002 is ASFINAG verplicht **tolregelingen** op te stellen en te publiceren. In overeenstemming met Tolregeling Deel A II, wordt tol geheven van voertuigen met een maximum gewicht tot 3.5t. De Federale Tolwegenwet 2002 en Tolregeling Deel B zijn van toepassing op voertuigen met een gewicht van meer dan 3.5t.

De Tolregelingen worden formeel vastgesteld / goedgekeurd door het Federale Ministerie van Transport in overeenstemming met het Federale Ministerie van Financiën op basis van de Federale Tolwegenwet.

Voor een voorbeeld van de wijze waarop zaken geregeld zijn in de verschillende **wetten en de onderlinge verhoudingen** tussen de wetten verwijzen we naar onderstaande tabel en de bijlage bij dit rapport. Daarin staat ook een inhoudsopgave de Oostenrijkse Hoofdwet, die simpel van opzet is.

Per 1 januari 2004 ging de tolheffing officieel van start en het systeem werd opgebouwd en geëxploiteerd door EUROPPASS (dochter van Autostrade) in naam van ASFINAG. Per 1 januari 2006 is EUROPPASS geïntegreerd in ASFINAG MAUT Service GmbH. Het tolsysteem maakt gebruik van de verplichte OBU (**GO-Box** genaamd), gebaseerd op DSRC techniek die voldoet aan CEN standaarden (5.8 GHz). Het is een open tolsysteem (d.w.z. de gereden afstand wordt bepaald door de gebruikte wegvakken), met **free flow multilane tol technologie**. De tol wordt geïnd zonder obstructie van de verkeersstromen. Het aantal assen dat een voertuig heeft, kan op eenvoudige wijze worden ingevoerd in de GO-Box.

Er zijn meer dan 250 verkooppunten, bij grens- en benzinestations kan de GO-Box voor **5 EURO** worden gekocht (de aankoopprijs is hoger). Personeel van de benzinestations is opgeleid om de OBU te personaliseren en verlate betalingen te innen van gebruikers die een onregelmatigheid signaleerden. Alle geaccepteerde creditcards en Maestro cards zijn geschikte betaalmiddelen. Voor het herladen van een OBU of voor vooruitbetalen wordt cash ook geaccepteerd.

Ongeveer 100 tol stations doen ook dienst als **handhavingstation**. Daarnaast worden draagbare monitoringsystemen gebruikt. Indien geen complete transactie is uitgevoerd, als de OBU op de zwarte lijst staat (op grond van niet-betaling, diefstal, verlies), of in het geval van opgaaf van het verkeerde aantal assen, worden foto's van het voertuig genomen en naar het centrale systeem gestuurd. De foto's worden daar handmatig op juistheid gecontroleerd. In het geval van Oostenrijkse gebruikers wordt de boete naar het huisadres gestuurd. In het geval van buitenlandse gebruikers blijft de overtreding gedurende 3 maanden in de database staan.

ASFINAG heeft ongeveer **100 handhavingsofficieren in dienst** en deze hebben – de van de politie overgenomen – bevoegdheid om voertuigen staande te houden en te controleren op betaling van de tol/vignet. Voor niet tolgerelateerde overtredingen op de Authobahn is de politie bevoegd tot handhaving. In het geval de tol niet correct is betaald heeft een gebruiker de mogelijkheid om ogenblikkelijk een vervangende tol te betalen. In het geval de tol naar afstand in het geheel niet is betaald, bedraagt de vervangende tol EUR 220, in het geval voor de verkeerde categorie (vrachtwagen, bus of camper) of het verkeerde aantal assen is betaald, is dat EUR 110. Als de vervangende tol niet wordt betaald, volgen administratieve straffen.

	Oostenrijk	
Karakteristieken	Nationaal schema op alle snelwegen. Meer dan 2000 km in totaal (2050 in 2006) Betaling op basis van gereden afstand voor vrachtwagens. Betaling op basis van tijd (vignet) en 6 toltrajecten voor personenauto's. Opbrengst 2005:	
		2005
	Speciale tol (6 separate trajecten)	113.405.301,87
	Vignetten	303.397.136,71
	Vrachtovervoer (alles > 3,5t)	775.283.753,11
		1.192.086.191,69
	Doel: financiering infrastructuur, secundair: terugdringen staatsschuld. Microwave technologie, 5,8 GHz DSRC met radio antennes langs de weg.	
Wetgeving	De rechtsgrondslag is <u>ASFINAG-Gesetz van 8 oktober 1982 (BGBl Nr. 591/1982)</u> , ASFINAG Ermachtigungsgesetz 1997 in combinatie met een Vruchtgebruik Overeenkomst	

	<p>geeft ASFINAG recht op beheer en exploitatie van alle snelwegen in Oostenrijk</p> <p>Algemene wetgeving: Tolwet federale wegen 2002 geeft ASFINAG recht tot tolheffing.</p> <p>Uitvoeringsregelingen; Verordnungen Bundesministerium Verkehr</p> <p>1 Mauttarif-verordnung 2 Mautstreckenausnahmen Verordnung 3 Vignettenausnahmen Verordnung 4 MautInbetriebnahme Verordnung</p> <p>ASINAG tol regeling: ASFINAG Mautordnung</p> <p>Seperate tolwetten Besluit voor tolheffing ASFINAG op 6 toltrajecten 6 separate wetten voor de 6 toltrajecten</p>
Vorm	<p>Heffing gebaseerd op de kosten van aanleg en onderhoud. Landelijk systeem met uitzondering van 6 toltrajecten voor personenauto's Landelijke kaders, ook voor de 6 toltrajecten. Free flow voor vrachtwagens: verplichte OBU DRSC ASFINAG doet een voorstel voor de tarieven in de zogeheten ASFINAG Mautordnung (Tolling Regulations). Indien dit voorstel door de Minister van Verkeer wordt goedgekeurd, zijn de toltarieven vastgesteld. Verplichte aankoop van GO Box (OBU) van EUR 5 door vrachtwagens</p> <p>Inning gebeurt op basis van <u>hoofdelijke aansprakelijkheid</u> voor zowel de <u>bestuurder</u> als de <u>eigenaar</u> van het voertuig</p>
Allocatie	<p>Alle opbrengsten ten goede aan het wegennet waarop tol wordt geheven. Geen aanvullende stroom vanuit het staatsbudget. Operationele kosten van het systeem: 6% Opbrengsten onderhevig aan 20% BTW.</p>
Differentiatie	<p>Heffing ongeacht herkomst voertuig</p> <p>Vrachtovervoer Heffing naar afstand voor vrachtovervoer o.b.v. het aantal assen</p> <p>De toltarieven zijn per besluit in 2002 door de Minister van Transport vastgesteld. Het tarief voor vrachtoverwagen met 2 assen bedraagt 0,13 €/km, 3 assen is 0,182 €/km en voor 4 of meer assen 0,273 €/km (exclusief BTW).</p> <p>Personenvervoer Heffing naar tijd (vignet voor x aantal dagen) 6 toltrajecten (heffing naar afstand).</p>

	<p>Een vignet kost op jaarbasis € 72,60, voor twee maanden 21,8 en 7,6 voor tien dagen. Voor motoren zijn de prijzen respectievelijk € 29, € 10,9 en € 4,3.</p> <p>Vrijstelling voertuigen met blauw zwaailicht, legervoertuigen, NAVO voertuigen, Pre pay door middel van kopen van krediet op een kaart, automatisch afgeschreven (15%) Buitenlandse hulpdiensten. Tijdelijke ontheffingen in het kader van humanitaire hulp en ernstige verkeershinder op secundaire wegen.</p> <p>Inning Tolheffing door Euroypass, (private onderneming – per 1 januari geïntegreerd in ASFINAG) gebaseerd op microwave techniek</p> <p>Betaling Post pay door registratie vooraf en het opgeven van een goedgekeurd betaalsysteem (Visa, etc.) waar de betaling wordt geëffectueerd door Euroypass. (85%)</p>
Bevoegdheden	<p>ASFINAG is de infrastructuur manager en is verantwoordelijk voor de planning, financiering, aanleg, beheer en onderhoud van het Oostenrijkse wegennet. De eigendom ligt bij de staat.</p> <p>Euroypass is een onderdeel van ASFINAG en de operator die verantwoordelijk is voor de planning, financiering, aanleg en exploitatie van het technische systeem en het betaalproces.</p>
Handhaving	<p>Bijna 100% gebruikers betaalt.</p> <p>Een speciale entiteit binnen ASFINAG is verantwoordelijk voor de handhaving. Deze organisatie heeft toegang tot de nationale nummerborden database en is bevoegd tot het ontvangen van vervangende tol (EUR 220 in 2005, EUR 110 voor verkeerde categorie). Zij mag voertuigen laten stoppen en verhinderen verder te rijden.</p> <p>Rijden zonder vignet kost EUR 130. Niet betalen leidt tot administratieve straffen.</p> <p>ASFINAG is bevoegd de overtreder te berichten van de overtreding en een boete op te leggen. 100% van de boete komt ten goede aan ASFINAG.</p> <p>Hoge acceptatiegraad, 94% tevreden</p> <p>Hoge toltarieven op sommige delen van het wegennetwerk mogelijk in strijd met EU regelgeving: toltarief in verhouding tot kosten aanleg en onderhoud netwerk.</p> <p>Overtredingen betreffen 1,8% van de totale opbrengsten</p>
Privacy	<p>Privacy is geborgd door Data Protection Act 2000</p> <p>Het volledige tolsysteem is in overeenstemming met het "Datenschutzgesetzes" en is goedgekeurd door de Commissie voor de bescherming van persoonsgegevens. Alle gegevens (beeld en tekst) worden elektronisch ondertekend, separaat versleuteld en worden beveiligd bewaard in de Datacentrale. Deze Datacentrale is qua beveiliging te vergelijken met een bank.</p>

	Interoperabiliteit is niet eenvoudig toe te passen. Er is wel een beperkt gebruik van de Zwitserse unit in Oostenrijk, maar andere bilaterale initiatieven zijn nog niet gerealiseerd
--	---

2.6 Frankrijk

Tolheffing is gebaseerd op de Wegenwet en werd voor het eerst geïntroduceerd in **1955**. Specifieke besluiten met betrekking tot de exploitatie en financiering van het wegennet worden op basis van de wegenwet uitgevaardigd door de “State Council”. In artikel R421-9 is de verplichting tot betaling van tol vastgelegd. Daar is ook geregeld dat een weigering tot betaling resulteert in een boete. In de wet-Sapin uit 1993 zijn regels vastgelegd met betrekking tot de verlening van (infrastructuur-)concessies.

Hieronder een overzicht van het Franse tolwegennetwerk:



Het Franse wegendirectoraat (RWS) vormt het hoogste niveau van Franse wegeautoriteiten en is verantwoordelijk voor het hoofdwegennet, dat bestaat uit in **concessie** gegeven wegen en niet in concessie gegeven wegen. De verantwoordelijkheid voor het secundaire wegennetwerk ligt bij het derde niveau (de lagere regionale overheden), terwijl de gemeentelijke wegen onder verantwoordelijkheid van de gemeenten zelf vallen. Het tweede niveau, de hogere regionale overheden, dragen financieel bij aan het hoofdwegennet, maar hebben geen beheer taken.

75% van het snelwegennetwerk in Frankrijk bestaat uit tolwegen. Het gemiddelde **tarief** in 2005 was 0,07 €/km voor personenauto's klasse 1 en 0,205 €/km voor vrachtwagens klasse 4. In 2005 werd een verhoging van het tarief doorgevoerd van

1,54% voor lichte voertuigen en 2,81% voor vrachtovervoer. **Jaarlijkse aanpassingen** van het tarief zijn gebaseerd op de **nationale prijsindex, de financiële situatie en investeringsprogramma** van elke tolmaatschappij.

De Staat stelt de hoogte van de tarieven vast op voorstel van de tolmaatschappijen. Er zijn 11 tolmaatschappijen, die zijn te verdelen in vier grote en drie kleine netwerkexploitanten, drie maatschappijen voor een tunnel en een exploitant voor een brug. De rol van de concessiehouder wordt bepaald door het specifieke contract.

De contracten tussen de tolmaatschappijen en de Staat staan hogere jaarlijkse aanpassingen toe voor vrachtovervoer dan voor lichte voertuigen, ten einde **de ratio vracht/lichte voertuigen-tol** te verhogen (nu 2,90 gemiddeld). De verdeling in gemiddeld aantal voertuigen per dag op het netwerk is 84% lichte voertuigen en 16% vrachtovervoer.

De **inning** van de tolgelden is niet in handen van de tolmaatschappijen, maar van een onafhankelijke maatschappij, SAPN/ViaAutoroute. ViaAutoroute is tevens het clearinghouse voor de roaming overeenkomsten, zie onder. De **opbrengsten** zijn niet formeel in de wet geormerkt. Maar in de contracten is wel bepaald dat de tolmaatschappijen de opbrengsten gebruiken voor het wegennetwerk dat het voorwerp van het contract is.

In 2005 heeft de Franse overheid besloten alle aandelen in de tolmaatschappijen te verkopen. Na een aanbesteding zijn alle drie de groepsmaatschappijen eind 2005 **geprivatiseerd**. Maar hier kan alleen worden gesproken van een formele (niet-materiële) privatisering, aangezien de eigendom van de assets niet is overgedragen aan de tolmaatschappijen, ook niet voor de duur van de concessie-periode.

Liber-T is een systeem gebaseerd op **roaming** overeenkomsten tussen de verschillende tolmaatschappijen. Dit maakt het mogelijk voor de gebruikers het netwerk van een andere maatschappij te gebruiken dan waarmee die gebruikers een contract hebben. De tolmaatschappijen zorgen dan zelf **onderling** voor de **creditering** van de gebruiker voor het gebruik van de weg.

In Frankrijk heeft het ontbreken van wetgeving en handhavende bevoegdheden voor de tolmaatschappijen ertoe geleid dat het nog steeds nodig is **slagbomen** te gebruiken voor de ETC rijbanen. Weggebruikers dienen daarom altijd af te remmen tot bijna stoppen, ongeacht of ze elektronisch betalen of niet. Onder ede kunnen medewerkers van tolmaatschappijen overtredingen doorgeven aan de bevoegde autoriteiten.

Onderwerp	Frankrijk
-----------	-----------

Karakteristieken	<p>Snelwegen: 11000 km Tolsnelwegen: 8290 km (75%) Nationaal schema. Betaling op basis van gereden afstand. Opbrengst 2005: 6 biljoen</p> <p>Centrale doel: financieren aanleg, onderhoud en beheer wegennetwerk. Sinds kort: onderzoek naar mogelijkheid variabele tol voor verkeersmanagement en externe kosten (milieu).</p>
Wetgeving	<p>Hoofdwet Wet van 18 april 1955 (Statut des autoroutes) legt basis voor aanleg en exploitatie van het wegennet door concessiehouders.</p> <p>Lagere regelgeving Ordonnance 2000-273 van 28 maart 2001 stelt de nieuwe voorwaarden van de concessies vast. Deze voorwaarden zijn voorgelegd aan de Europese Commissie en die heeft de verlenging van de concessies goedgekeurd. Deze ordonnance is goedgekeurd bij wet 2001-1011 van 5 november 2001.</p> <p>Besluit n 95-81 24 januari, 1995 voor vaststellen toltarief</p>
Vorm en inning	<p>Op afstand gebaseerd systeem. Maakt gebruik van RSE (Road Side Equipment), bakens langs de kant van de weg. Werkt met DSRC technologie.</p> <p>Tarief vastgesteld door Minister van Financiën. Op basis van planning contract voor 5 jaar getekend door de overheid en de concessiehouder. Een raamcontract met wettelijke en economische kaders inzake:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de doelen inzake onderhoud en investeringen in infrastructuur en services; - de rechten en plichten inzake het toltarief. <p>Grotere verhogingen toegestaan voor minder winstgevende tolmaatschappijen. Risico van ondermijnen van efficiency investeringen.</p> <p>Iedereen betaalt, ook buitenlanders (20% van de opbrengsten). Particuliere autobezitters betalen geen wegenbelasting.</p>
Allocatie	<p>Opbrengsten tol gaan naar aanleg, beheer en onderhoud tolwegen, depreciatie, betalen van rente en terugbetaling leningen, BTW en andere belastingen. Alleen in de contracten geregeld.</p> <p>Overheid financiert niet-tolwegen.</p>
Differentiatie	<p>Betaald naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afstand • gewicht van het voertuig • aantal assen en

	<ul style="list-style-type: none"> • uitstoot. <p>5 klassen voertuigen: Vrachtwagens genereren ong. 1/3 van de tolopbrengsten</p> <p>Kortingen: Frequent users, Speciaal en militair transport hebben een speciaal tarief, goedgekeurd door ministers van Financiën en "equipment", hulpdiensten (politie, brandweer) indien zij daadwerkelijk voor hulpverlening op tolgeweg rijden.</p> <p>Bijzondere gevallen: Voertuigen met twee assen die zijn aangepast voor gehandicapten vervoer, krijgen een declassering van klasse 5 naar klasse 2.</p> <p>Betaling met cash, of creditcard bij handmatige of automatische tolpoorten. Elektronische betaling via Liber-T, nog steeds een slagboom passeren op lage snelheid, maar stoppen is niet meer nodig.</p> <p>Maandelijks een rekening van de maatschappij met wie een contract bestaat. Via een nationale overeenkomst factureert die laatste ook voor de andere tolmaatschappijen. (Clearinghouse constructie).</p> <p>Inning door een van de tolmaatschappijen onafhankelijke maatschappij SAPN/ViaAutoroute. Verdeling: 35% bankkaart, 39% abonnementen en 26% cash transacties.</p>
Bevoegdheden	<p>Concessies geregeld onder privaat recht. Sommige maatschappijen zijn 100% privaat (Cofiroute) Andere voornamelijk in overheidshanden. Duur concessie nu nog 35 jaar Maar na 2028 geveild voor periodes van 50-70 jaar ASFA (Association des Societes Francaises d'Autoroutes et d' Ouvrages a Peage) is de overkoepelende autoriteit voor de verschillende concessiehouders in Frankrijk.</p>
Handhaving	<p>Slagbomen zorgen voor bijna 100% betaling. Volgens ASFA wordt maximaal tussen de 0,2 en 0,5% van de opbrengsten misgelopen door fraude. Vanuit preventief opzicht zijn visuele en geluidsalarmen geïnstalleerd, naast het remmende effect van het aanwezige controlepersoneel. Daarnaast treedt de politie repressief op.</p> <p>Video handhaving is wettelijk niet toegestaan. De enige manier om een overtreding te registreren is door een "visueel statement" van de politie of van daarvoor geautoriseerd tolmaatschappij personeel.</p> <p>Tolmaatschappijen hebben geen toegang tot de nationale nummerborden database. Tolmaatschappijen zijn niet bevoegd de overtreder te berichten en een boete op te leggen. De enige manier voor de tolmaatschappij is het sturen van een overtreding statement naar de politie en dan afwachten, meestal gebeurt er niets.</p>
Overigen	<p>Klanttevredenheid 8.5 (op schaal 10)</p>

	Gelieerde services (tankstations, etc) worden uitgevoerd op basis van subconcessies.
--	--

2.7 Italië

De Italiaanse wegensector wordt gefinancierd door tolobbrengsten voor snelwegen en tunnels. Concessies voor tolwegen zijn geïntroduceerd bij wet (Codice della Strada) in 1929. In deze wet zijn de fundamentele principes voor infrastructuur concessies neergelegd als wel rol van de toezichthouder ANAS.

Overzicht Italiaanse tolwegennet



De criteria voor het berekenen van toltarieven en andere inhoudelijke regels voor de **concessie** worden geregeld in een specifieke wet of akte van autorisatie voor die specifieke concessie. Deze worden weer uitgewerkt in een gedetailleerde set van

regels (conventions) tussen de concessiehouders en ANAS. In deze conventies staat het raamwerk van de concessies, zoals het doel, geldigheid, financieel model en rechten en verplichtingen van de concessiehouders en ANAS. De conventie is gebaseerd op een algemeen, landelijk model, dat wordt toegeschreven op de specifieke concessie. Dit waarborgt dat alle relevante onderwerpen voor iedere concessie geregeld worden. Een van de aspecten bestreken door de conventie is de jaarlijkse revisie van toltarieven, gebaseerd op een complex price-cap systeem. Dat neemt de inflatie in aanmerking, de scope van de services die de concessiehouders uitvoeren en de veranderingen in de kwaliteit van de service.

Differentiatie vindt plaats naar personen- en vrachtvervoer en daarbinnen naar gewicht en het aantal assen. Alleen voor de alpine tunnel wordt ook naar emissieklasse gedifferentieerd. Het toltarief is daarnaast een representatie van de kosten van aanleg, beheer en onderhoud van de snelwegen en varieert daarom per afzonderlijke concessie. De concessiehouders betalen 20% BTW over de opbrengsten en zijn verplicht de opbrengsten te oormerken voor investeringen in die wegen die de opbrengsten genereerden, onder aftrek van een winstmarge.

Sinds oktober 2001 heeft **Rome**, na Londen, de grootste Access Restriction Area in Europa, voorzien van een **Automatic Control System** (ACS). Basis instrument voor het behoud van Rome's historische centrum (Limited Traffic Zone) is de installatie van elektronische poorten voor verkeerscontrole en monitoring.

Het LTZ subsysteem, heeft 22 poorten op toegangswegen die optisch de nummerplaten herkent door middel van APNR (Automatic Plate Number Recognition) techniek. Zij controleren ook of het voertuig de benodigde vergunning heeft en in het geval van overtreding, zetten zij de sanctieprocedure in werking. De 22 LTZ poorten maken ook gebruik van short-range radio technologie (DSRC) voor communicatie.

De **aanbesteding** van het "access gate system" in Rome werd uitgevoerd onder de openbare procedure. Op het moment dat een contractspartij werd gekozen, voelde men de noodzaak van een garantie dat deze partij zich ook voor uitbreidingen van het systeem zou houden aan de exacte technische specificaties. Daarom werd het originele aanbestedingscontract via een privaat contract uitgebreid naar de toekomstige uitbreidingen van het systeem.

Onderwerp	Italië
Karakteristieken	<p>Nationaal schema voor snelwegen met als doel de financiering van uitbouw en onderhoud van de autostrades.</p> <p>24 tolmaatschappijen met 6000 km tolweg</p> <p>86% procent van het snelwegennetwerk bestaat uit tolweg.</p> <p>Weg eigendom regio, openbaar aanbesteed.</p>

	<p>Tolmaatschappij heft wettelijk vastgestelde tolprijs.</p> <p>Rome Cordonheffing om stadscentrum in te komen sinds 2001 Automatisch (Iride) 4,6 km2 groot, 42.000 inwoners en 116.000 commuters Doel: terugdringen verkeer in binnenstad.</p>
Vorm en inning	<p>Landelijk</p> <p>Peage systeem met manuele poorten en automatische poorten. Betaling met cash, diverse kaarten, waaronder de prepaid card Viacard. Ook specifieke rijstroken voor het automatische Telepass systeem. Dit maakt betalen zonder stoppen mogelijk en bestaat sinds 1990.</p> <p>Systeem maakt gebruik van RSE (Road Side Equipment), bakens langs de kant van de weg. Werkt met DSRC technologie. Voor Telepass zijn de voertuigen uitgerust met een OBU, bevestigd achter voorruit, met een ID-code.</p> <p>45% betalingen via Telepass in 2003. OBU wordt gehuurd van Autostrade voor een maandelijkse prijs van € 1,03 + BTW + Viacard membership fee (15,49 per jaar).</p> <p>Concessies naar privaat recht.</p> <p>Italië kent 100% private tolmaatschappijen en maatschappijen hoofdzakelijk in eigendom van regionale en locale overheden met wat private aandeelhouders.</p> <p>Rome Het betreft een vergunning voor een jaar. Het geautomatiseerde systeem gebruikt zowel OBU's of transponders, and handhaving door middel van foto's, met behulp van ANPR (automatische nummerplaat herkenning) software. Het systeem werd operationeel in 2001. STA beheert het access control system en heeft tot nu toe ongeveer 150.000 vergunningen uitgegeven.</p>
Wetgeving	<p>Hoofdwet</p> <p><u>Wet 1137/29 uit 1929 "Disposizione sulla concessione di opere pubbliche"</u> bevat de fundamentele principes voor de wegen-concessies en de toezichhoudende autoriteit.</p> <p>Wet 463 uit 1955 "Romita wet" nationaal programma voor aanleg snelwegen en keuze voor concessie als hoofdcontractvorm.</p> <p>Besluit 406/91 (implementatie Verordening 440/89) en Merloni wet 109/94 implementeren regels met betrekking tot aanbesteding en concurrentie.</p> <p>Wet 166/02 uit 2002 past Merloni wet verder aan Europese regels.</p> <p>Costa Ciampi directieve van het ministerie van Transport uit 1998 legt de criteria voor de herziening van infrastructuur concessies vast.</p> <p>Meeste inhoudelijke regelingen staan in een specifieke wet of autorisatie akte voor een</p>

	<p>concessie voor een bepaald deel van het wegennet. Die worden vervolgens weer nader uitgewerkt in een overeenkomst tussen ANAS en de concessiehouder.</p>
Allocatie	<p>Tol is bestemd voor aanleg, beheer en onderhoud van het wegennetwerk.</p> <p>Bovenop 20% BTW komt op de tol een klein bedrag voor het Centrale Garantiefonds, beheerd door het Ministerie van EZ. Is een garantiefonds indien een tolmaatschappij in een financiële crisis komt.</p> <p>Rome Op basis van de Wegenwet is de Comune di Roma gemandateerd de opbrengsten van de toegangsvergunningen en van de overtredingen te gebruiken. In de wet staat dat het ze bestemd zijn voor mobiliteit gerelateerde projecten. Maar de precieze invulling van mobiliteit gerelateerd is overgelaten aan Rome zelf. Het algemene standpunt van Rome is gebruik voor of het leveren van transportmogelijkheden (bijvoorbeeld in nieuwe tramlijnen) of het managen van de vervoersvraag (shift van traditioneel vervoer naar schoner vervoer zoals schone trolley bussen, etc.)</p>
Differentiatie	<p>Toltarief is gebaseerd op afstand, aantal assen, en hoogte boven de eerste as (uitstoot alleen voor een tunnel door de Alpen). Er zijn 5 tolklassen.</p> <p>De tol kan bovendien variëren in functie van de wegtoestand (viaduct en berghellingen hebben hogere onderhoudskosten); de prijs per km is bijgevolg onderverdeeld in tarieven voor vlakke en gebergte.</p> <p>Door operationele redenen passen tolmaatschappijen tol niet aan voor het verkeersvolume of de spits, ook al staat de concessie het toe.</p> <p>Vrije passen worden verstrekt voor: Staatspolitie; Carabinieri, Ambulances, Financiële politie, Brandweer, Militaire voertuigen, Staatsbosbeheer, Gevangeniswezen, Binnenlandse zaken, ANAS, verkeersregulerende autoriteiten, en Ministerie Transport (die mogen surveilleren op de weg)</p> <p>Rome:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen tol voor inwoners • Anderen kunnen een jaarlijkse vergunning kopen. • Zij hebben OBU nodig met een Smartcard.
Bevoegdheden	<p>ANAS is de nationale wegenautoriteit. Deze is verantwoordelijk voor hoofdwegennet, zowel direct (voor tolvrige wegen) als indirect (door toekenning concessies). Concessiehouders verantwoordelijk voor inning tol, wegeninformatie en assistentieverlening.</p> <p>De concessiehouder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - past tol aan met een formule vastgelegd in de concessie (price-cap) - verleent subcontracten op fee basis voor andere services langs de weg

	<ul style="list-style-type: none"> - verkoopt advertenties - installeert en levert een telecommunicatienetwerk. <p>Verbeteringen zoals verbreding Kunnen worden uitgevoerd, na toestemming van ANAS.</p> <p>In Rome zijn een aantal organisaties (OV, Mobiliteit) opgegaan in 'ATAC', een publieke entiteit die met name verantwoordelijk is voor sturing van mobiliteit. De creatie van ATAC is mede ingegeven door de wens om te besparen (onder meer door uitvoeringselementen openbaar aan te besteden en toegang te krijgen tot de kapitaalmarkten.</p>
Handhaving	<p>Geen specifieke bepaling definieert de overtreding van het niet-betalen van tol, alleen een generieke bepaling dat tolbetaling op tolwegen verplicht is.. Het videosysteem dat wordt gebruikt voor handhaving is wettelijk vastgelegd.</p> <p>Tolmaatschappijen hebben toegang tot de nationale nummerborden database. De tolmaatschappij is niet bevoegd de overtreder te berichten van de overtreding en een boete op te leggen. Maar tolmaatschappijen proberen via de "commerciële" weg overtreders tot betaling te overreden.</p> <p>Boetes van € 343 tot € 1376, afhankelijk van het feit of het een herhaalde overtreding is.</p> <p>Rome:</p> <ul style="list-style-type: none"> - handhaving op weekdays 6:30 Am tot 6.00 Pm en op zaterdag tussen 2 en 6 Pm - video camera's registeren een niet geautoriseerd voertuig - gegevens gaan naar centraal systeem en van daar wordt een boete verstuurd; - Nieuwe wetgeving was nodig omdat het nog vereist was dat een politieagent in persoon een boete oplegde - Een modificatie moest worden gemaakt in de Italiaanse wegenwet.
Privacy	<p>Autostrade</p> <p>Systeem in overeenstemming met Italiaanse privacy wetgeving (Codice in materia di protezione dei dati personali – D.Lgs. n.196/2003).</p> <p>Autostrade is de "dataprocessor" (Titolare del trattamento dei dati personali) in de zin van artikel 29 van deze wet. Deze dient alle instructies te volgen van de "datacontroller" in de zin van artikel 28 van de wet (een overheidsorgaan). De controller dient de taken die aan de processor worden gegeven op schrift te stellen.</p> <p>Rome</p> <p>De Decreto Bassanini maakte het mogelijk om op afstand een boete voor het binnenrijden van het centrum zonder betaling op te leggen. Voorheen diende dat door een politieagent in persoon te gebeuren. Alleen zo kon het systeem in Rome werken.</p>

2.8 Verenigd Koninkrijk

Londen is de **grootste stedelijke tolheffinginitiatief** ter wereld. Het schema lijkt naar behoren te functioneren, maar men argumenteert dat het niet optimaal is:

- de prijszetting is niet gebaseerd op het aantal mijl dat men binnen de zone aflegt;
- de tol is niet afhankelijk van de tijd. in die zin dat de tol niet hoger is gedurende een periode met meer congestie;
- de tol is niet afhankelijk van locatie. Het zou efficiënter zijn een hogere heffing te introduceren in delen van Londen met meer congestie;
- het systeem heeft hoge overhead kosten;
- het openbaar vervoer in Londen is zeer druk en minder betrouwbaar (men is wel bezig met investeringen in het openbaar vervoer).



kaart van heffingsgebied Londen

De burgermeester van Londen en de Londense autoriteiten hebben de bevoegdheid tot het introduceren van een congestieheffing op basis van “**Greater London Authority (GLA) Act 1999**” (de wetgeving die de instituties Mayor of Londen, de GLA en TfL een wettelijke basis gaf). In het geval van Londen dient een heffing goedgekeurd te worden door de burgermeester. De Secretary of State heeft geen vetorecht over een schema voorgesteld door de burgermeester. De burgermeester heeft wel toestemming nodig van de regering voor de allocatie van de netto opbrengsten.

Het systeem is gebaseerd op automatische nummerplaat herkenning (**ANPR**) voor de controle op de aankoop van tickets. Voertuigen die de zone binnenrijden worden door

twee typen camera's gevolgd. Een monochrome camera met een lens gericht op de nummerplaat en een kleurencamera met een breedhoeklens die bewijs levert van de positie van het voertuig op de weg. Momenteel zijn er 203 camera-sets.

Sinds eind 2006 is een **discussie** over de invoering van een **variabele congestieheffing** opgelaaid. Gelijk aan een algemene cordonheffing voor voertuigen, zou deze gebaseerd zijn op de hoeveelheid uitstoot van koolstofdioxide per km. Dit zou een eliminatie van de heffing voor kleine en benzine-efficiënte voertuigen betekenen, en een stijging van de heffing tot £25 per dag voor grote, veel verbruikende voertuigen zoals SUV's en MPV's. Elektrische "zero-emission" voertuigen zijn al uitgezonderd van de heffing.

In het Verenigd Koninkrijk is men momenteel eveneens bezig met een **onderzoek** naar de mogelijkheid van **tolheffing op alle wegen**. Indien dit gerealiseerd wordt zal het Verenigd Koninkrijk hoogst waarschijnlijk een zeer gelijkaardige technologie gebruiken als in Duitsland (GPS ondersteuning voor de OBU) en een flexibel betalingssysteem voor occasionele gebruikers). In eerste instantie zal het een schema voor alleen vrachtwagens betreffen, als opmaat naar een gebruiksheffing voor alle voertuigen op alle wegen. Voor een gedetailleerd overzicht van de ontwikkelingen op dit gebied verwijzen we naar de bijlage bij dit rapport.

Land/Onderwerp	UK
Karakteristieken	<p>Landelijk</p> <p>Het nationale wegennetwerk in de UK 7.754 km aan snelwegen en hoofdwegen. Tweederde van de congestie op dit network wordt veroorzaakt door een toename van het verkeersvolume. Het network wordt beheerd door de Highways Agency (HA), een uitvoerend agentschap van het Department for Transport (DfT). Op het moment wordt een studie gedaan naar een nationaal schema, op basis van lokale initiatieven. Implementatie niet voor 2025. Doel: tegengaan congestie</p> <p>M6 Birmingham, tol weg. Geïntroduceerd in december 2003. M6 is privaat gefinancierde geëxploiteerde weg. Doel is congestie in Birmingham tegen te gaan.</p> <p>Londen: Cordonheffing om congestie tegen te gaan.</p> <p>In Londen, managet Transport for London (TfL) het verkeer, beheert de Congestion Charging Scheme, en heeft het beheer over het openbaar vervoer, inclusief de ondergrondse. Greater Londen is Europas grootste stedelijke gebied.</p>
Wetgeving	<p>Hoofdwetten</p> <p>De huidige bevoegdheden tot het exploiteren van heffingschema's zijn gebaseerd op de onderstaande, eerste 4 "Acts of Parliament". De 5^e wet baant de weg voor een toekomstige kilometerheffing voor vrachtverkeer:</p> <p>user charging scheme:</p>

	<p>_ the Greater London Authority Act 1999 _ the Transport Act 2000 _ the Transport (Scotland) Act 2001 _ new Roads and Streetworks Act 1991 _ the Finance Act 2002.</p> <p>De eerste 3 wetten bepalen welke autoriteiten bevoegd zijn een heffing in te stellen voor het gebruik van voertuigen op de weg en stellen het regelgevende kader voor het managen van deze heffingen.</p> <p>De New Road and Streetworks Act 1991 verschaft de bevoegdheid tot het heffen van tol op nieuwe infrastructuur en daarnaast de bevoegdheden op basis waarvan tol wordt geheven op de M6 en Skyebrug, teneinde de kosten van aanleg te financieren.</p> <p>De Finance Act 2002 (artikel 137) geeft bevoegdheden op hoofdlijnen voor het heffen van een prijs voor het weggebruik door vrachtverkeer, bepaalt dat de opbrengsten van een dergelijke heffing in het "Consolidatie Fonds" vloeien en dat de overheid kosten mag maken ter voorbereiding van de introductie van een "Lorry Road User Charge". De wet legt vast dat de hoogte van de heffing en het management van de heffing worden bepaald op een wijze die het Parlement zal bepalen (raamwetgeving).</p> <p>Secundaire wetgeving</p> <ul style="list-style-type: none"> • Road User Charging (Enforcement of Charging Scheme Penalty Charges) (England and Wales) Regulations 2002, SI 2002/3029 (made under sub-s (4)); • Road User Charging And Workplace Parking Levy (Classes Of Motor Vehicles) (England) Regulations 2001, SI 2001/2793 (made under sub-s (3)); and • Road User Charging and Workplace Parking Levy (Net Proceeds) (England) Regulations 2003, SI 2003/298 (made under paras. 2(2), (3), 5).
<p>Vorm en inning</p>	<p>Londen</p> <p>Organisatie voor inning is Transport for London (TfL). The London congestion charge is een heffing voor voertuigen die de Centrale London Area binnengaan. Het is het grootste cordon-schema ter wereld. Transport for London (TfL) is verantwoordelijk voor de heffing (vervoersautoriteit van Londen). De heffing is geïntroduceerd op 17/2/03 en was £5. Op 4 juli 2005 verhoogd naar £8. Inmiddels is dit £15.</p> <p>Hoofddoel is verminderen congestie. Secundaire doel is het verhogen van het OV gebruik in de centrale zone met 2% en het ophalen van £ 1.3 biljoen over de eerste 10 jaar voor herinvestering in alle vormen van transport in Londen.</p> <p>De burgemeester van Londen en de Londense autoriteiten zijn zelf bevoegd tot het vaststellen van de tarieven.</p> <p>Lokale schema's</p> <p>De Transport Act 2000 legt vast dat de heffende autoriteiten zelf de details van hun eigen schema's ontwerpen en dus ook voorstellen voor tarieven doen. Het schema, inclusief</p>

	tarieven dient dan goedgekeurd te worden door de Secretary of State (zie artikel 171 Transport Act).																		
Allocatie	<p>M6 Opbrengsten</p> <p>De concessie bepaalt dat Midland Expressway Limited, het design, de constructie, financiering, onderhoud en exploitatie van de M6 voor eigen rekening en risico doet. De opbrengsten dienen derhalve ter dekking van de deze kosten.</p> <p>Londen Opbrengsten</p> <p>De volledige netto opbrengsten van de tolheffing worden aangewend voor "relevante doeleinden in het transportdomein".</p> <p>60% van de tolopbrengsten worden gebruikt voor de operationele werking, wegens de hoogte van het toltarief en complexe systeem dat nodig is omdat de gebruikers geen enkele OBU infrastructuur nodig hebben.</p> <p>Lokale schema's</p> <p>De Transport Act bepaalt dat alle opbrengsten van lokale schema's ten goede komen aan de lokale autoriteiten. Die mogen opbrengsten alleen gebruiken voor hun Local Transport Plan.</p>																		
Differentiatie	<p>M6 Tol:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het variabele systeem plaatst voertuigen in verschillende categorieën en berekent verschillende tarieven voor elke categorie • Tarieven wijzigen naar gelang het tijdstip, met dag- en nachttarieven. • Prijzen op dit moment: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Day (06:00 - 23:00)</th> <th>Night (23:00 - 06:00)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Class 1 (e.g. motorbike)</td> <td>£2.50</td> <td>£1.50</td> </tr> <tr> <td>Class 2 (e.g. car)</td> <td>£4.00</td> <td>£3.000</td> </tr> <tr> <td>Class 3 (e.g. car & trailer)</td> <td>£7.00</td> <td>£6.00</td> </tr> <tr> <td>Class 4 (e.g. van/coach)</td> <td>£8.00</td> <td>£7.00</td> </tr> <tr> <td>Class 5 (e.g. HGV)</td> <td>£8.00</td> <td>£7.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>Londen</p> <p>Sommige voertuigen, zoals bussen, minibussen (van een bepaalde grootte), taxi's, noodhulpvoertuigen (ambulance, brandweer, politie), motoren, voertuigen op schone brandstof en fietsen zijn uitgezonderd van de heffing. Wetgevingstechnisch gesproken zijn de uitzonderingen kortingen van 100% en registratie is nog steeds vereist. In het geval van hybride voertuigen overschrijden de registratiekosten de congestieheffing voor occasionele bezoekers en vereist bovendien een aanzienlijke hoeveelheid aanvullende</p>		Day (06:00 - 23:00)	Night (23:00 - 06:00)	Class 1 (e.g. motorbike)	£2.50	£1.50	Class 2 (e.g. car)	£4.00	£3.000	Class 3 (e.g. car & trailer)	£7.00	£6.00	Class 4 (e.g. van/coach)	£8.00	£7.00	Class 5 (e.g. HGV)	£8.00	£7.00
	Day (06:00 - 23:00)	Night (23:00 - 06:00)																	
Class 1 (e.g. motorbike)	£2.50	£1.50																	
Class 2 (e.g. car)	£4.00	£3.000																	
Class 3 (e.g. car & trailer)	£7.00	£6.00																	
Class 4 (e.g. van/coach)	£8.00	£7.00																	
Class 5 (e.g. HGV)	£8.00	£7.00																	

	<p>documentatie die niet wordt verstrekt bij aankoop. Bewoners van de heffingszone komen in aanmerking voor een korting van 90% als de heffing in een keer voor een week of langer betalen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voertuigen die de centrale zone (Inner Ring Road) tussen 7am en 6.30pm, maandag tot vrijdag, moeten £15 per dag betalen. Ze kunnen die dag de zone dan onbeperkt verlaten en weer binnengaan. • De heffing kan of vooruit betaald worden of op de dag van reizen zelf. Een hogere heffing moet worden betaald door bestuurders die pas na middernacht de volgende dag betalen. • Niet-betaling na middernacht op de dag na reizen leidt tot een boete van £80 – die tot £40 wordt teruggebracht indien betaald binnen 14 dagen. • Vooruit betalen kan tot 90 dagen voor de reisdag. • Indien men de zone binnengaat zonder bevestiging van betaling ontvangen te hebben, dient men de dagelijkse £15 heffing te betalen, anders ontvangt met een boete. • Zodra een boete formulier (PCN, Penalty Charge Notice uitgegeven is, is de eigenaar onmiddellijk gehouden tot het betalen van £100. • Dit wordt gereduceerd tot £50 bij betaling binnen 14 dagen. • Niet-betaling binnen 28 dagen leidt tot een verhoging tot £150. • Een civil (administratief) boetesysteem is in werking, zoals dat voor 'de-criminalized' parkeren. • Niet-betaalde boetes worden door 'civil courts' (burgelijke/administratiefrechtelijke rechtbanken) vervolgd, met in het uiterste geval een verwijzing naar de bailiff als geen betaling volgt. • Poging te 'knoeien' met nummerborden of het vernielen/bedekken van borden of camera-uitrusting zijn criminele overtredingen. • Foto's van een overtreder worden in een bestand bewaard tot de boetes zijn betaald, of de zaak is gesloten. • Transport for London heeft de bevoegdheid om persistente overtreders overal in 'Great-London' te verwijderen, niet alleen in de heffingszone. • Buitenlandse voertuigen worden ook gemonitord and controles worden uitgevoerd op basis van links tussen TfL en dergelijke autoriteiten in andere landen. • Bestuurders van huurvoertuigen zijn verantwoordelijk voor de betaling van de heffing en de verhuurbedrijven zijn gerechtigd de gegevens van de bestuurders door te geven. • CCTV monitoring is geheel in overeenstemming met de Data Protection Act. Alleen wanneer nummerborden niet matchen met de gegevens in de database, worden foto's bewaard voor handhavingsprocedures.
Bevoegdheden	<p>M6 Birmingham Midland Expressway is de tolmaatschappij. Deze heeft een concessie voor de duur van 53 jaar, (DBFO). Heffing is dus gebaseerd op een privaatrechtelijk contract.</p>

	<p>Londen</p> <p>TfL is bevoegd tot innen van de heffing in Londen.</p>
Handhaving	<p>M6: Bestuurders kunnen de weg niet gebruiken totdat ze hebben betaald.</p> <p>Niet-betalen is een overtreding. Midland Expressway geeft dan een "Unpaid Toll notice" uit met instructies hoe te betalen.</p> <p>Londen:</p> <p>Gericht op houder kenteken. Cameraregistratie (230 vast en een aantal mobiel. Geleidelijk aan wordt ook een systeem met 'tags' geïntroduceerd. Het eerste misbruik is reeds gemeld daar sommige gebruikers trachten met een buitenlandse nummerplaat niet traceerbaar te zijn.</p>
Privacy	<p>Als een minimum geldt dat de normale wettelijke bescherming tegen het gebruik van persoonsgegevens van toepassing is, ook op een toekomstig nationaal/lokaal beprijzingsschema.</p>

3 Conclusies en suggesties voor Nederlandse praktijk

In de navolgende paragrafen wordt op thema een aantal samenvattende en concluderende opmerkingen gemaakt, gevolgd door een aantal suggesties voor de Nederlandse praktijk die samenhangen met de bevindingen.

3.1 Algemeen

De doelstellingen van de verschillende beprijzingssystemen verklaren gedeeltelijk de keuzen voor de verschillende systemen. Primair financiering van wegonderhoud (Duitsland), modal shift (Zwitserland), lokale milieurandvoorwaarden en congestie (Londen, Zweden, eventueel nationaal schema VK) of totstandkoming en onderhoud van infrastructuur (Noorwegen, Oostenrijk, Italië en Frankrijk).

Zwitserland biedt qua wetgeving een zeer helder beeld van de nagestreefde doelstellingen: modal shift naar spoor op basis van doorrekening van externe kosten bij vrachtvervoer. Een expliciete formulering in artikel 1 van de wet.

Ook in Oostenrijk is het doel van de tolheffing duidelijk in de hoofdwet (artikel 9) opgenomen. De opbrengsten van de heffing worden gebruikt overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 1999/62/EG (nu 2006/38).

Noorwegen legt daar een sterk gedecentraliseerd systeem tegenaan. Het oude tolsysteem is geleidelijk geëvolueerd in een systeem waar ook congestie en milieudoelstellingen een plaats hebben gekregen. Anders dan Zwitserland is echter het geheel aan doelstellingen, systemen en allocatie onderwerp van een integraal decentraal akkoord wat –na decentrale instemming- vervolgens nationale goedkeuring behoeft.

Indien aansluiting wordt gezocht bij doelstellingen ten aanzien van congestie zijn de voorbeelden nog slechts beperkt tot lokale cordonheffingen (Londen, Stockholm en Rome). Ook Zwitserland denkt hier over na. In deze steden staat het genereren van inkomsten niet voorop maar eerder doelstellingen ten aanzien van congestie/doorstroming en eventueel leefbaarheid. Nederland zou echter de eerste zijn die met dit doel een nationale heffing in zou voeren.

Bij bestaande landelijke systemen staat het genereren van inkomsten voorop (Duitsland, Oostenrijk), in meer (Zwitserland) of mindere mate gekoppeld aan milieudoelstellingen en modal shift. Met een opbrengst die loopt richting de 4 miljard EURO per jaar kan worden gesteld dat het, als het dat doel betreft, de MAUT succesvol is. Zeer wezenlijk verschil in financieel opzicht met Nederland is dat alleen het Eurovignet en een klein deel van de MRB is afgebouwd (want alleen vracht).

In Duitsland en Zwitserland ziet men dat de doelstelling (modal shift respectievelijk laten betalen voor weggebruik) expliciet gekoppeld is aan de doelgroep vracht. De beleidsintenties bij personenvervoer lijken –waar ze ter sprake komen in deze landen – eerder gekoppeld te worden aan (stedelijke) congestie. Oostenrijk laat de doelstellingen voor personen en vracht meer samenvallen.

Suggesties Nederland

- ❖ Expliciete en herkenbare doelen zijn nodig voor tussenfase zowel als voor het eindbeeld. Neem in overweging om het doel van het stelsel een centrale plaats te geven in de wetgeving (voorbeeld Zwitserland en Oostenrijk) dan wel onderliggende MvT (indien wettelijke traditie NL daartoe dwingt). Dit ontlokt je juiste debat bij de behandeling van de wet in de TK en maakt de richting van het stelsel explicieter.
- ❖ In een aantal landen is ervaring opgedaan met het opschalen van minder naar meer ambitieuze doelstellingen (te weten Noorwegen, Zwitserland en Duitsland). Deze landen kunnen een goed beeld geven van de wijze waarop doelstellingen kunnen evolueren van een tussenfase naar een eindbeeld. Duitsland en met name Zwitserland kennen primaire wetgeving die de ruimte geeft voor verdere ontwikkeling van het systeem. Dit komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in een grondslag voor private uitvoering in Zwitserland die vooralsnog niet wordt gebruikt.
- ❖ Bij gelijktijdige invoering van beprijzing van vracht- en personenvervoer ligt het in de rede de doelstellingen voor deze twee verschillende groepen te onderscheiden. Dit biedt ruimte de stelsels in te richten op basis van de specifieke karaktereigenschappen van de doelgroepen (zie ook inning en allocatie).
- ❖ Ten aanzien van externe kosten dient de keuze te worden gemaakt of dit gebeurt en zo ja welke procedure wordt gevolgd voor vaststelling (Zwitserland kent een wettelijk vastgelegd stramien)
- ❖ Alle buitenlandse systemen hebben het adagium ‘working bij doing’ moeten volgen. Wat je verwacht dat zou gebeuren, gebeurde niet en de chaos kwam uit onverwachte hoek. Het juridisch stelsel moet niet de illusie hebben alles voor langere tijd vast te kunnen leggen maar een ontwikkeling faciliteren.
- ❖ Londen heeft als geen ander systeem laten zien dat actieve politieke commitment bij verantwoordelijke bestuurders het verschil kan maken bij de keuze om door te gaan. Ook tijdens de crisis in Duitsland (te laat opleveren door TC) speelde de persoonlijke visie van de Minister een grote rol bij de beslissing van voortzetting van het traject. Dit lijkt erop te wijzen dat de politiek verantwoordelijke bewindspersoon (/personen) een zeer sterk persoonlijk geloof moeten hebben in de haalbaarheid van een stelselwijziging.

3.2 Wetgevingsopzet en bevoegdheden in zijn algemeenheid

In alle landen is gekozen voor vrij beperkte primaire wetgeving, een soort raamwetgeving waarin de kaders voor het beprijzingssysteem zijn neergelegd (Duitsland, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk). In het contract met de private operator (Duitsland, voor een deel in Oostenrijk), of in lagere regelgeving is dan in de praktische invulling van het beprijzingsschema voorzien. Dat betreft dan de hoogte van het tarief, de techniek, de wijze van inning, handhaving, etc. Ook in landen waar het tolsysteem reeds tientallen jaren bestaat (Frankrijk, Italië) wordt de praktische invulling van de tolheffing geregeld in de uitgegeven concessies. Wetgeving en contracten/aanbesteding zijn tot op zekere hoogte wel communicerende vaten: een beperkte wet impliceert vaak een langer/gecompliceerder contract.

De 'dunne' wetgeving heeft soms ook te maken met het handig gebruik maken van reeds aanwezige wettelijke bepalingen. Duitsland stelt ten aanzien van inning simpelweg vast dat contractant Toll Collect bestaande belastingwetgeving moet toepassen bij het inningproces. Zwitserland gebruikt de handhavende bevoegdheden uit bestaande generieke wetgeving. Vigerende privacy regelgeving maakt het mogelijk afdekking van dit onderwerp in specifieke regels en aanzien van kilometerbeprijzing te beperken. Ook Oostenrijk hanteert de generieke handhavende verkeerswetgeving in het kader van de betalingsplichten en zowel Oostenrijk als Italië gebruikende de geldende, algemene privacywetgeving.

Een beperkte vastlegging in primaire wetgeving heeft het voordeel van flexibiliteit. Indien de hoogte van het tarief wijzigt, bijvoorbeeld op basis van de inflatie, dan hoeft de primaire wetgeving niet aangepast te worden. Opmerkelijk juridisch gegeven in Zwitserland is de aanwezigheid van een artikel in de wetgeving die expliciet de mogelijkheid biedt te delegeren naar lagere overheden en uitvoeringstaken bij private partijen te beleggen.

Opvallende afwezigheid bij de wetgeving waren uitvoerige bepalingen over techniek. In primaire wetgeving komt men technische bepalingen over de registratiemechanismen/OBU's in zijn geheel niet tegen.

In Oostenrijk is bij de aanbesteding van de vrachtheffing voor vrachtwagens op het hoofdwegennet, bewust gekozen voor een gehele uitbesteding omdat de overheid geen kennis en inhoud in huis had om het project zelf uit te voeren. Op basis van een prijsvraag is de technische oplossing uitgedacht (met vergoeding aan de leveranciers voor de aanbiedingen), gevolgd door een selectie naar prijs en kwaliteit verhouding. In de aanbestedingsprocedure is onderhandeld op basis van concurrerend Total Cost of Ownership voor tien jaar exploitatie.

Noorwegen kent een systeem waarbij een regionaal investeringspakket, waarvan een tol of gebiedsheffing onderdeel uitmaakt na regionale overeenstemming (en daarmee verworven democratische legitimatie naar bevolking) moet worden voorgelegd aan het nationale parlement voor instemming. Nationaal worden eisen gesteld aan techniek, betrokken partners (Noorse 'RWS' is altijd uitvoerder), hoogte van heffing en duur van heffing.

Suggesties Nederland

- ❖ Treedt niet in detail in de formele wetgeving, Zwitserland en Oostenrijk geven een mooi beeld van gelaagde wetgeving waar hoofdlijnen van het systeem (grondslag, bevoegdheden, inning, handhaving, privacy) in formele wetgeving zijn opgenomen en enkele uitwerkingen zijn gemaakt in onderliggende regels (bewijslast, tarieftabel, organisatie, privacy).
- ❖ Er moet terdege worden overwogen of de haalbaarheid van opname van technische eisen van het systeem, bijvoorbeeld om een open standaard mogelijk te maken (waaraan meerdere leveranciers kunnen voldoen), haalbaar is. Het buitenland biedt hier vooralsnog geen aanknopingspunten, hier wordt gekozen voor de combinatie tender/contract. Het is denkbaar ervoor te kiezen certificatie/open platform voor het eindbeeld na te streven, maar gegeven de stand van de techniek lijkt dit voor de korte termijn niet voor de hand te liggen.
- ❖ Technische eisen – indien opgenomen in vigerend recht - dienen niet worden opgenomen in formele wetgeving vanwege de noodzaak tot aanpassing aan de nieuwste technische ontwikkelingen
- ❖ De samenhang met andere wetgeving is belangrijk. Het is niet zozeer de vraag of er zaken geregeld moeten worden met betrekking tot handhaving, privacy, regels voor inning etc. maar of het huidig wettelijk kader voldoet en indien niet WAAR additionele zaken moeten worden geregeld.
- ❖ Overwogen zou moeten worden om te onderzoeken in welke mate decentrale partijen hebben om, binnen nationale randvoorwaarden (techniek, prijs, organisatie, democratische legitimatie) zelf heffingen mogen opleggen. De uitkomst zou kunnen zijn dat hier geen ruimte voor is, maar aan de andere kant van het spectrum zou men (bijvoorbeeld) ook kunnen kiezen om de variabele 'plaats' onderwerp te laten zijn van decentrale heffingen die systematisch in de landelijke heffing (milieukeurmerken, tijd, afstand) opgaan. De kunst is om de rolverdeling duidelijk neer te zetten zonder elke flexibiliteit en te verliezen

3.3 Vorm en wijze van inning

Van een 'echte prijs' voor de weg is feitelijk alleen sprake in klassieke toltrajecten. Zodra vormen van beprijzen worden geïntroduceerd op bestaande wegen is gekozen vorm een belasting of heffing. Juridisch is het lastig een onderscheid te maken tussen beiden vanwege de onderlinge verschillen tussen nationale wetgeving.

Het onderscheid wordt beter zichtbaar indien wordt gekeken naar de allocatie. In de meeste landen impliceert het kiezen voor een belasting een relatie met de algemene middelen terwijl vormen van heffing de mogelijkheid openen voor een meer specifieke allocatie.

Ten aanzien van de wijze van inning kan lering worden getrokken uit de systemen van Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland omdat hier het spectrum wordt geboden van privaatrechtelijke, publieke-private ('overheids NV) en volledig publieke uitvoer. Zwitserland is erin geslaagd de operationele kosten zeer laag te houden, dit lijkt verband te houden met de functionele inrichting van processen als basis voor technische keuzes. Ook is het opvallend dat juist dit land kiest voor volledig publieke uitvoering.

In Duitsland is uitdrukkelijk gekozen voor private uitvoer om het ambtelijk apparaat te ontlasten. Wat betreft de inning betekent dit dat er een knip is gemaakt tussen het algemene inningproces (privaat) en eventuele handhavingactiviteiten (publiek). De grondslag waar ruimte wordt geschapen voor privaatrechtelijke uitvoering (artikel 4.2) is ruim bediscussieerd.

Zwitserland heeft mede met het oog op ervaring in het heffingstraject en kennis van de (vracht-) sector gekozen op de inning te beleggen bij de Douane. Deze keuze moet in het licht worden gezien van de nog steeds aanwezige fysieke grenzen. Hoe dan ook slaagt Zwitserland er wel in het systeem te exploiteren tegen kosten die rondom de 5% liggen. Het systeem oogt efficiënt, het gunstige percentage moet wel gezien tegen de achtergrond van de hoge tarieven (tot 215 EURO voor een transit). Functionele procesmatige eisen hebben aan de grondslag gelegen van het Zwitserse systeem

In Oostenrijk is de uitvoeringen en exploitatie (en daarmee de inning) in handen van een private organisatie (althans in formele zin, aangezien de overheid 100% van de aandelen van ASFINAG in handen heeft). De exploitatiekosten in Oostenrijk zijn, evenals in Zwitserland, laag, zo rond de 6%. De speciale "[ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997](#)" vormt de wettelijke grondslag voor deze formeel private onderneming, de tolheffing in Oostenrijk uit te voeren.

Suggesties Nederland

- ❖ Het gebruik van het instrument 'heffing' wordt ondersteund door de systematiek in het buitenland zowel bij landelijke vormen van KM beprijzing als lokale gebiedsheffingen. Alleen klassieke tolprojecten staan een privaatrechtelijke prijs toe, en dan begrensd in tijd.
- ❖ Naar Zwitsers en Oostenrijks voorbeeld zou kunnen worden gekozen voor het scheppen van een wettelijke grondslag voor delegatie en uitvoering door private partijen. Zodoende is in ieder geval de grondslag geschapen om het

systeem zelf lerend te laten zijn en niet alles te simplificeren tot de vraag 'publiek of privaat'.

- ❖ Publiek of privaat zijn geen synoniemen voor 'beter' of goedkoper'. De publieke uitwerking in Zwitserland lijkt goed te scoren in termen van exploitatiekosten (context: hoge tarieven), publieke uitvoering in Londen daarentegen niet. In Londen heeft de keuze voor simpele, goedkope techniek met zich mee gebracht dat de exploitatiekosten van het systeem zeer hoog zijn.
- ❖ Bij private uitvoer zijn bijzondere juridische aandachtspunten: ministeriele verantwoordelijkheid en de mate waarin je als overheid niet met handen en voeten gebonden bent aan de uitvoerende contractant. Bij publieke uitvoering vormt de impact op administratieve lasten een (juridisch) aandachtspunt.

3.4 Allocatie

De wijze van allocatie en de mate waarin dit is uitgeschreven in de wetgeving verschilt sterk per land. Duitse wetgeving bepaalt dat middelen 'overwegend' aan weginfrastructuur worden besteed. In de praktijk gaat 51% naar onderhoud van wegen en de rest naar spoor en binnenvaart.

Oostenrijk heeft expliciet in de wet bepaald dat de opbrengsten van de heffing ten goede komen aan het wegennet waarop tol wordt geheven. Zwitserland maakt expliciet de keuze om spoorinfrastructuur te financieren met de heffing voor zwaar vrachtvervoer over de weg. Dit ligt in de lijn van de modal split doelstellingen van de wet. Onderliggende regels gaan vrij uitgebreid in op de verdeling van de middelen, dit heeft echter veel te maken met de Federale opzet van Zwitserland. Overigens heeft het feit dat in Zwitserland de uitvoer is belegd bij de Douane (vallend onder het Ministerie van Financiën) geholpen om interdepartementale onenigheden zoveel mogelijk glad te strijken.

Noorwegen biedt een interessante casus voor decentrale allocatie. De heffing wordt belast op regionale infrastructuur en komt dus ook ten goede aan regionale/lokale bestedingdingen in mobiliteit. De verdeling (onderhoud, ontwikkeling wegen, OV) kan per project verschillen al naar gelang besluitvorming op decentraal niveau.

Juridisch klinkt ook nog wel eens door dat de uitgaven alleen mogen worden besteed aan investeringen, niet aan operationele zaken (dus 'sunk investments'). De gedachte is dat nog eens moet worden benadrukt dat de bestedingen bestemd zijn voor verbetering van 's lands infrastructuur (vergelijk: aardgasbaten).

Ook de tolopbrengsten in Frankrijk en Italië zijn bestemd voor aanleg, beheer en onderhoud van het wegennetwerk, naast een redelijk winstpercentage voor de

tolondernemingen. Echter, in deze landen is dit niet in de wet vastgelegd. Per concessie wordt bepaald dat de opbrengsten dienen voor het verbetering en onderhoud van de wegen in de concessie.

In het algemeen kunnen we wel stellen dat in het geval van stedelijke cordonheffingen om congestie tegen te gaan (Londen, Rome, Stockholm), de opbrengsten merendeels worden gebruikt voor investeringen in het openbaar vervoer (modal shift).

Dit is gedeeltelijk te verklaren door het feit dat zowel het verkeer en het openbaar vervoer onder de verantwoordelijkheid van de betreffende lokale overheid vallen, wat de integratie tussen verkeersreductie en verbeteringen in het openbaar vervoer vergemakkelijkt.

Suggesties Nederland

- ❖ Nadenken over het al dan niet maken van een waterscheiding tussen opbrengsten voor vracht en personenvervoer. Beide hebben immers specifieke kennis en de onderliggende berekening voor het tarief verschilt (denk aan verrekening slijtage wegdek bijvoorbeeld). Ook de verantwoording richting verbruikers kan anders liggen. Zo zou men ervoor kunnen kiezen de besteding van middelen van het goederenvervoer te besteden aan ontwikkeling van datzelfde goederenvervoer terwijl men bij personenauto's kiest voor oormerking voor personenmobiliteit.
- ❖ Andere vragen die dienen te worden beantwoord: moeten bestedingen worden beperkt tot investeringen of kunnen ook operationele kosten uit de geïnde bedragen worden bekostigd? Moet modal shift al dan niet terugkomen als doel van het bestedingspatroon? Beantwoording van dergelijke vragen zal essentieel blijken tijdens kamerbehandeling van wetsvoorstellen.
- ❖ De neiging kan bestaan om percentages vast te leggen in de wet wat betreft besteding. Dit kan communicatief 'goed liggen' maar haalt de flexibiliteit uit het systeem. Een meer globale duiding naar Duits voorbeeld wordt raadzamer geacht.
- ❖ Een rol van het Ministerie van Financiën bij het inningproces verstevigt de gezamenlijk missie van het Rijk.

3.5 Differentiatie

Vaak zijn vormen van differentiatie ingegroeid in systemen. In de meeste systemen vindt differentiatie plaats tussen (indien van toepassing) personen en vrachtverkeer. Binnen die klassen gelden vervolgens andere tarieven al naar gelang het aantal assen of het gewicht van het voertuig. Zonder uitzondering zijn de tarieven voor vracht in Europese landen –indien aanwezig – substantieel hoger in vergelijking met personenvervoer.

In het geval van de stedelijke cordonheffingen vindt tevens differentiatie naar tijd en plaats (grofmazig: delen wel en delen niet beprizen). De tarieven in de spits zijn aanzienlijk hoger dan bijvoorbeeld de nachttarieven. De ervaringen in Londen leren dat indien de tarieven in de tijd variëren, weggebruikers hun reistijden aanpassen en de congestie vermindert. Uit verschillende hoeken is vooral de suggestie gekomen om zeker bij differentiatie naar tijd eenvoud en transparantie te betrachten. Anders verliest de automobilist het overzicht. Stockholm kent een omslag in de hoogte van het tarief op maar liefst 10 tijdstippen. De verhouding met het reguliere dagtarief (nachttarief is nul) kan een opslag van 50 of 100% zijn. Stockholm kiest ook voor een vorm van duidelijkheid richting de automobilist door een dagelijks maximum geaccumuleerd bedrag op te nemen. Stockholm zet de milieudoelstelling bij differentiatie neer door bepaalde voertuigen niet te belasten.

Duitsland en Zwitserland hanteren ook milieuklasse / emissies als een maatstaf voor differentiatie in de tarieven. Zwitserland kent een juridisch proces voor de wijze waarop externe kosten worden vastgesteld en verwerkt in het tarief. Een systeem wat een politiek gevoelig onderwerp enigszins 'objectiveerbaar' maakt.

Italië hanteert deze maatstaf slechts voor een tunnel. In Italië bestaat nog een afwijkende manier van differentiëren. Naast de verschillende tarieven voor de verschillende categorieën voertuigen is het toltarief een representatie van de kosten van aanleg, beheer en onderhoud van de snelwegen en varieert daarom per afzonderlijke concessie (plaatsgebonden).

Tenslotte zijn de tarieven soms ook gebaseerd op de aard van het voertuig. In de meeste systemen (met name de stedelijke cordonheffingen) bestaan aangepaste tarieven voor gehandicaptvoertuigen. Militaire voertuigen, noodhulpvoertuigen en in sommige landen zelfs circusvoertuigen (Duitsland) zijn vrijgesteld van de heffing.

In de meeste landen (Duitsland, Italië, Oostenrijk, etc.) is in de hoofdwet vastgelegd welke uitzonderingen bestaan op de betalingsplicht. Maar voor de London Congestion Charge is bepaald dat ieder voertuig zich moet registreren en betalingsplichtig is. In uitzonderingsbepalingen is vervolgens neergelegd dat voor sommige voertuigen de heffing op £ 0 wordt gezet. In alle landelijke systemen worden de uitzonderingen vooral in secundaire wetgeving opgenomen.

Het merendeel van de tarieven zijn opgenomen in onderliggende regelgeving. Soms zijn er in de formele wetgeving bepalingen aangenomen die bijvoorbeeld een bepaald maximum opleggen (Zwitserland) of een maximaal groeipad (Noorwegen: 20% in 15 jaar). In Italië is een price-cap systeem opgenomen in de overeenkomst tussen de concessiehouder en ANAS (de toezichhoudende instantie). Wat betreft de differentiatie naar plaats kan op twee interessante aspecten worden gewezen:

- Het Zwitserse tarief is dusdanig hoog voor vracht, dat men zich hier bewust was dat dit alleen te verwezenlijken was met een overal geldend tarief. Het hoge Zwitserse tarief wordt gerechtvaardigd aan de hand van een berekening van externen kosten
- In Duitsland heeft men de mogelijke omrij effecten ondervangen door:
 - 1. een verplichte rapportage aan parlement over mogelijke omrij effecten
 - 2. een onderliggende wet die regelt dat in geval van onwenselijke omrij effecten (verkeersveiligheid) het MAUT netwerk kan worden uitgebreid, indien de regio hiermee instemt.

Suggesties Nederland

- Een tarieftabel moet bij wijze van spreken op een 'A4-tje' passen en worden opgenomen in secundaire wetgeving. Een beperkt aantal milieuklassen en ook differentiatie naar tijd zou beperkt moeten zijn (bijvoorbeeld binnen en buiten de spitsuren). Om het simpel te houden kan worden overwogen landelijke spitsijden aan te houden (of: tijden waarop kortingen gelden). De tegenhanger (spitsijden variëren al naar gelang de daadwerkelijke file op locatie) zou een economisch optimum maar een communicatief drama kunnen vormen.
- Men zou kunnen overwegen om maximum tarieven en/of maximale stijging van tarieven op te nemen in de formele wetgeving. Dit biedt rechtszekerheid en is goed te communiceren, zonder dat daarmee alle flexibiliteit (vastleggen feitelijke tarieven in formele wet) wordt verloren. Ook een gemaximeerd totaal dagelijks tarief is denkbaar, om professionele weggebruikers tegemoet te komen. Wellicht is dit ook een oplossingsrichting voor een te grote lastenstijging voor het Nederlandse wegvervoer. Immers een gemaximeerd dagtarief is niet discriminerend (want geldt voor iedereen) maar maakt het wel mogelijk een reëel tarief te vragen van het goederenvervoer over de weg (aansluitend op tarief in Duitsland).
- Voor vracht kan men naar Duits voorbeeld overwegen een koppeling te maken naar het moment waarop nieuwe EURO normen in werking treden, waar het gaat om wijziging. De koppeling met EURO normen dient het midden te houden tussen eenvoud en prikkel voor eigenaar om te investeren in schonere voertuigen (concrete vraag: elke EURO klasse een tarief?)
- Bepaling van lagere EURO klassen blijkt bij buitenlandse voertuigen soms lastig te zijn. Aanbevolen wordt een vrij ruime klasse op te nemen van voertuigen die in de hoogste klasse van het tarief komen, dan bestaat dit probleem niet. Bij hogere klassen ligt meer differentiatie voor de hand, anders hebben de schoonste voertuigen geen voordeel.
- Indien vooralsnog wordt gekozen tot beprijzen van het hoofdwegennet kan worden overwogen om (naar Duits voorbeeld) een rapportage verplichting over omrij effecten op te nemen in de wet en daarbij de mogelijkheid te bieden dat,

op basis van dit rapport dan wel op initiatief van decentrale overheden, het netwerk waarover een heffing wordt toegepast, wordt uitgebreid.

- Bepaal of en in welke mate externe kosten tot uitdrukking komen in de tarieven. De wijze van berekening kan bijvoorbeeld met zorg worden omgeven door externe toetsing van de berekening en voorlegging van deze berekening aan het Parlement.
- Bij personenvervoer kan men kiezen voor een milieuvriendelijke 'technology push' door voor de schoonste voertuigen een nultarief te hanteren (Zweden)

3.6 Handhaving

Duitsland heeft gekozen voor een knip tussen algemene inning door het private Toll Collect terwijl het bevoegde gezag, in de praktijk de BAG, in actie komt bij wanbetaling en handhavende activiteiten. Een leerzaam model indien men kiest voor private inning. Overigens zijn er een aanzienlijk aantal BAG medewerkers (bijna 1000) bezig met de handhaving van de MAUT. Daar staat tegenover dat de EXTRA inkomsten van de MAUT aanzienlijk zijn.

Uit de Oostenrijkse praktijk blijkt dat de 20 mobiele controle teams, naast de 100 vaste controlepunten en 20 verplaatsbare controleportalen, een relatief kleine bijdrage aan het controlevolume leveren, maar wel de beste preventieve functie hebben. In Oostenrijk is de handhaving 'overgedragen' van de politie aan de uitvoerder ASFINAG.

De Zwitserse 'On Board Unit' spreekt sterk tot de verbeelding in relatie tot handhaving. Hier is heel bewust gekozen voor een OBU die de handhavinginspanningen tot een minimum beperkt. Frauderen is lastig, laat ook de praktijk zien. Ook is nagedacht over gebruiksgemak: in tegenstelling tot de Duitse OBU is de Zwitserse OBU overdraagbaar wanneer het voertuig in andere handen over gaat. Uniek bij de Zwitserse OBU is ook het element van zelfregulering: het al dan niet handmatig invoeren van de aanwezigheid van een trailer is buiten het voertuig zichtbaar. Handhaving vindt met name plaats door de concurrentie....

De Zwitserse handhavingcompetenties voor de douane zijn niet anders dan zoals ze op andere terreinen gelden. Wel is er een speciale bepaling die 'roaming' van de OBU toestaat. In Duitsland wordt naast de standaardhandavingsactiviteiten (staande houdingen etc) ook gedaan aan speciale bedrijfsbezoeken waarbij de boeken worden doorgelicht op de betaling van MAUT.

Uit de Zwitserse, Oostenrijkse en Duitse wet blijkt een doordacht systeem van hoofdelijke aansprakelijkheid. Niet alleen de kentekenhouder maar ook de houder/huurder/bestuurder is betalingsplichtig. Dit is een belangrijk instrument in handen van handhavers, zeker bij buitenlandse gebruikers.

In Duitsland is de rekenkamer aangewezen als toezichhouder op het juist verlopen van het proces van inning. Een dergelijke constructie schept vertrouwen bij het publiek.

Het betalingsgemak en acceptatie door de gebruikers zijn key issue voor de succesvolle implementatie van beprijzingssystemen. De reeds lang vooraf bekende en transparante wijze van aanwending van de opbrengsten van de London Congestion Charge verhoogde de acceptatiegraad sterk. De behandeling in Stockholm van de congestieheffing als een belasting – en de resulterende verplichting om iedere dag belasting te moeten betalen – wordt gezien als een mogelijke hindernis voor de acceptatie van een dergelijk schema.

Suggesties Nederland

- ❖ Handhaving is een publieke activiteit. Bij een privaat inningsproces moet veel aandacht besteed worden aan de exacte rolverdeling van de organisaties. Overigens kan dit bij een geheel publiek systeem, waarbij inning en handhaving elders liggen, ook aan de orde zijn
- ❖ Handhavingsinspanningen blijken zich in de praktijk met name te moeten richten op buitenlandse kentekens. Een systeem van hoofdelijke aansprakelijkheid (naast eigenaar, ook houder/chauffeur/persoon die feitelijk gebruik bepaalt) vergemakkelijkt handhaving, evenals een eenvoudige tariefstructuur.
- ❖ Het registratiemechanisme speelt een centrale rol in de wijze waarop handhaving vorm krijgt. Handhaafbaarheid is dan ook een van de belangrijkste criteria voor de keuze van de juiste techniek. ‘Goedkoop’ (investeringen) kan ‘duurkoop’ (operationele kosten) blijken te zijn. Een van de buitenkant zichtbaar mechanisme (‘ik sta aan’) kan een zelfregulerende werking hebben.
- ❖ Gebruikersgemak verhoogt handhaafbaarheid. Essentieel onderdeel van gebruikersgemak bij inbouw is de overdraagbaarheid van apparatuur. Indien de apparatuur niet opnieuw kan worden gebruikt (Duitsland) creeert dit extra lasten (opnieuw inbouw), kosten (‘verdwijnen OBU’s) en ergernis bij de kopende en verkopende partij van voertuigen.
- ❖ Complexe differentiatie zal zich in het algemeen doorvertalen in de noodzaak om meer handhavinginspanning te verrichten.
- ❖ Fraude ligt zowel in Duitsland, Oostenrijk als Zwitserland erg laag. Bij uitwerking van de contouren van het Nederlands systeem zou men zich nog specifiek moeten verdiepen in de succesfactoren. Hoe dan ook valt voor zowel de publieke als de private uitwerking te overwegen gekwantificeerde doelstellingen ten aanzien van fraude op te nemen.
- ❖ Overweeg het aanwijzen van een toezichhouder, bijvoorbeeld de Rekenkamer, op het inningproces. Dit kan zeker in een beginfase vertrouwen scheppen in het proces.
- ❖ Afwijkingen en uitzonderingen zijn duur en lastig te handhaven

3.7 Privacy

Zonder uitzondering heeft het privacy element hoog opgespeeld bij wettelijke en organisatorische keuzen. Dit leidt tot bepalingen over vernietigen van data, voorwaardelijk gebruik (Zweden: gevangenisstraf van 2 jaar of meer) van data, rechten van gebruikers op anonimiteit (Noorwegen). In Italië is gekozen voor het van toepassing laten zijn van de algemene privacy wetgeving op de exploitanten. Hiervoor was geen wetwijziging noodzakelijk. In andere genoemde stelsels wordt merendeels ook naar generieke wetgeving verwezen hoewel Zwitserland ook een aantal specifieke bepalingen uitwerkt in de wetgeving rond beprijzing. Zwitserland heeft met het oog op privacy issues bewust gekozen voor een systeem dat onbekend is en blijft met de exacte locatie van het voertuig. In Oostenrijk is de wijze van vastlegging van gegevens door ASFINAG getoetst door de vaste, bij wet ingestelde, "Datenschutz Commission"

Duitsland kent zeer gedegen bepalingen over de bescherming van privacy: verplichte datavernietiging door Toll Collect na bepaalde duur (indien betaald) en ook datavernietiging door BAG (zij het na aantal jaren). In het contract van TOLL COLLECT is zeer expliciet aangegeven dat de verzamelde data slechts kunnen worden gebruikt voor de uitvoering van de MAUT.

Juist in Duitsland deed zich een zaak voor die illustratief is voor de wijze waarop het debat rond privacy kan verlopen. Nadat er dood door schuld plaats vond op een pompstation (pompbediende overreden door vrachtwagenchauffeur) eiste de politie data op van Toll Collect om de dader op te sporen. Politie, samenleving en (daarmee) ook de verantwoordelijke ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken hadden weinig op met de wettelijke, systeemtechnische en contractuele beperkingen van Toll Collect. Immers een maatschappelijk belang als het oplossen van een moordzaak gaat voor. Zoals bekend gaat het in Duitsland om een heffing op alleen Autobahnen voor een klein gedeelte (vracht) van weggebruikers.

Suggesties Nederland

- ❖ In de Zwitserse en (mindere mate) Duitse wetgeving staan goede aanknopingspunten voor de uitwerking van privacy bepalingen als uitwerking van een *lex specialis constructie*
- ❖ Indien het systeem niet weet waar een voertuig zich precies bevindt, wordt het privacyvraagstuk een stuk makkelijker te behappen (Zwitserland, Noorwegen). Welke gegevens heeft het systeem nodig om te functioneren?
- ❖ Indien het systeem een registratiemechanisme kent waarbij voertuigen te allen tijde kunnen worden getraceerd zou kunnen worden overwogen om naar Zweeds voorbeeld voorwaarden aan te geven ten aanzien van beschikking stelling justitie van gegevens.

- ❖ Bepalingen over het moment van datavernietiging (Duitsland) zijn nuttig en nodig, maar voorkomen niet dat derden om redenen van openbare orde data zullen opvragen. Een landelijk dekkend systeem waarbij men ten alle tijden weten waar zich welk voertuig bevindt, is per definitie een systeem dat zich niet beperkt tot mobiliteitsvraagstukken (maar ook: openbare orde, veiligheid, criminaliteit)