

Bij Kabinetsmissive van 4 december 2008, no.08.003475, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet kilometerprijs, met memorie van toelichting.

Het voorstel voorziet in de invoering van de kilometerprijs. Dit is een complex project waarvan onder meer de invoering van een op satelliettechniek gebaseerde kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken, de onttrekking van de opbrengst van de 'autobelastingen' aan de algemene middelen en de aanwending daarvan als voeding voor het Infrastructuurfonds, de 'vergroening' van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en verschuiving van die belasting naar de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de privatisering van de heffing en invordering van de heffing deel uitmaken. De Raad van State erkent de noodzaak doelmatiger gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Hij maakt naar aanleiding van het wetsvoorstel een aantal opmerkingen over de formele aspecten van de heffing, de kilometerprijs als bestemmingsheffing, het inzetten van het spitstarief en de verhouding tussen het hoofdspoor en het garantiespoor. Daarnaast zal het voorstel op wezenlijke punten zoals ook in de toelichting op het voorstel is uiteengezet, nog aangevuld moeten worden. De Raad is van oordeel dat in verband met deze opmerkingen over het voorstel in deze vorm niet positief kan worden geadviseerd.

1. Mobiliteit

Het voorstel houdt als onderdeel van het mobiliteitsbeleid opnieuw een regeling in om het gebruik van het schaarse – en steeds schaarser wordende – goed van de ruimte op de weg te reguleren door middel van kilometerbeprijzing. Het dossier Mobiliteitsbeleid¹ kent, zoals in de toelichting is geschetst, een lange voorgeschiedenis en vormt ook overigens een project van lange adem. In de op 21 februari 2006 in werking getreden Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit (de Pkb) is over kilometerbeprijzing opgenomen, dat "het kabinet voortvarend aan de slag gaat met de kilometerprijs en hierbij de aanbevelingen volgt zoals die zijn gedaan door het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. Invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de BPM en MRB waarbij het wegverkeer in totaliteit per autokilometer niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingssysteem komen uitsluitend ten goede aan het infra(structuur)fonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds. Voorwaarden hierbij zijn dat de invoeringskosten aanzienlijk lager uitvallen dan geraamd in het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit en dat de uitvoerings- en handhavingkosten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten: zo laag mogelijk met een maximum van 5 procent. Invoering van Anders betalen voor Mobiliteit kan pas plaatsvinden op het moment dat duidelijk is op welke wijze de voorgestelde stelselwijziging gestalte kan krijgen. In de periode tot aan de invoering van het nieuwe systeem dient de uitbreiding van wegcapaciteit en de verbetering van het openbaar vervoer voortvarend te worden aangepakt. 'Anders betalen voor Mobiliteit' komt niet in plaats van bouwen en benutten, maar als aanvulling hierop. Vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs neemt

¹ Kamerstukken II 2007/08, 31 305.

het kabinet de noodzakelijke stappen voor de eerste fase, zoals geschetst in het advies van het Platform. Met de opbrengsten worden de knelpunten (versneld) aangepakt".²

Het voorstel vormt de uitwerking van dit onderdeel van de Pkb. Dit betekent echter niet dat kilometerbeprijzing daardoor los kan worden gezien van de maatregelen die overigens genomen dienen te worden. Het mobiliteitsbeleid staat niet op zich zelf, maar vormt een onderdeel van het ruimere ruimtelijk ordeningsbeleid. Het ruimtelijk ordeningsbeleid is nauw verbonden met de voorgestane economische ontwikkeling. Dit wordt in de Pkb onderkend. Daarin wordt mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde genoemd voor economische en sociale ontwikkeling. "Een goed functionerend systeem voor personen en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken". De Raad wijst er echter op dat mobiliteit niet alleen een voorwaarde is voor maar ook een gevolg van de sociale en economische ontwikkeling. Als in het economisch beleid bijvoorbeeld een belangrijke rol is weggelegd voor het transport over de weg, zijn de gevolgen voor de mobiliteit groter dan wanneer een andere keuze zou worden gemaakt. Afhankelijk van onder meer het ruimtelijk beleid kan dat gevolg meer of minder mobiliteitsproblemen opleveren. Het gevoerde ruimtelijk beleid eerst gericht op spreiding van wonen en werken en vervolgens gericht op gebundelde deconcentratie is slechts een voorbeeld.

Sommige oorzaken van de mobiliteit zijn moeilijk te beïnvloeden (bevolkingsgroei bijvoorbeeld) of worden juist doelbewust nagestreefd (welvaartsontwikkeling). Van des te meer belang is het daarom andere oorzaken van de groei van mobiliteit op te sporen en zo mogelijk te beheersen of weg te nemen. Naar de mate waarin op die oorzaken effectief beleid wordt gevoerd zullen de mobiliteitsproblemen beter beheersbaar zijn en kan het beleid dat wordt gevoerd, om de gevolgen van mobiliteit op te vangen, waaronder de kilometerbeprijzing, effectiever zijn. Omdat belangrijke onderdelen van het mobiliteitsbeleid (grote investeringen in openbaar vervoer of infrastructuur) eerst op langere termijn volledig effect zullen hebben, moet de nadruk thans liggen op de mogelijkheden om doelmatiger gebruik te maken van de bestaande infrastructuur in het bijzonder ten behoeve van de bereikbaarheid van de Randstad. Kilometerbeprijzing past hier ook naar het oordeel van de Raad in. Een belangrijk argument dat daarbij voor de kilometerbeprijzing pleit, is het gegeven dat deze maatregel, in tegenstelling tot een systeem van tolheffing, een beperkt ruimtebeslag vergt en een relatief grote reductie van het wegverkeer tot gevolg zal hebben. De beheersing van de gevolgen van de mobiliteit door middel van de kilometerbeprijzing zal echter pas haar volledige effect hebben als de maatregel in het bredere perspectief van het te voeren economische en ruimtelijk beleid wordt gezet. Dat bredere perspectief ontbreekt in de toelichting. De Raad adviseert de toelichting in het licht van het vorenstaande aan te vullen.

2. Bijzonderheden kilometerprijs

In de brief van 30 november 2007 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal is het kabinetsbesluit inzake Anders Betalen voor Mobiliteit opgenomen en in hoofdlijnen uitgewerkt.³ Het besluit ziet op een complex project, waarin de volgende 'innovatieve' aspecten zijn te onderkennen:

² Nota Mobiliteit, deel IV, blz. 13, VROM april 2006.

³ Kamerstukken II 2007/08, 31 305, nr.1.

- a. de invoering van een op satelliettechniek gebaseerde kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken;
- b. de onttrekking van de opbrengst van de 'autobelastingen' aan de algemene middelen en de aanwending daarvan als voeding voor het Infrastructuurfonds;
- c. de 'vergroening' van de BPM en verschuiving van die belasting naar de MRB;
- d. de privatisering van de heffing en invordering van de heffing.

De Raad plaatst bij deze aspecten vooraf de volgende kanttekeningen.

a. kilometerprijs

De herijking van de MRB, de BPM en de BZM heeft in de loop der tijd met een zekere regelmaat plaatsgevonden. De MRB werd oorspronkelijk geheven als een belasting ter zake van het gebruik van de weg en wordt thans op uitvoeringsgronden geheven als een belasting ter zake van het houden van een personenauto, een bestelauto, een motorrijwiel of een vrachtauto alsmede het rijden op de weg met een autobus. De BPM werd oorspronkelijk geheven als een bijzondere verbruiksbelasting in verband met het vervallen van het luxetarief in de omzetbelasting en wordt thans geheven als een belasting ter zake van de registratie van een personenauto, motorrijwiel of een bestelauto in het kentekenregister. Door de invoering van een teruggaaf bij uitvoer van het voertuig, die op grond van Europese regels nodig bleek, is de registratieheffing opgeschoven naar een gebruiksheffing over de periode van gebruik in Nederland. De BZM wordt thans ter uitvoering van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtauto's⁴ geheven als een belasting ter zake van het gebruik van de autosnelweg met een zwaar motorrijtuig. Nu de satelliettechniek het mogelijk maakt het gebruik van de weg nauwkeurig en individueel vast te leggen, is het een goed tijdstip de grondslagen van deze belastingen opnieuw te bezien. Aangezien aan de belastingen naar oorsprong het gebruik van de weg ten grondslag ligt, is de invoering van de kilometerprijs ter vervanging van de MRB, BPM en BZM passend.

De invoering van een op satelliettechniek gebaseerde kilometerprijs is echter een risicovolle operatie omdat de heffing van de kilometerprijs een massaal proces is, waarmee een aanzienlijk budgettair belang is gemoeid, en de satelliettechniek nog geen beproefd systeem is. De toelichting ademt een sfeer van onfeilbaarheid van de techniek. De Raad betwijfelt echter of dit terecht is. In ieder geval mag het er niet toe leiden, dat een falen van de techniek leidt tot het verlies aan budgettaire opbrengst. De Raad adviseert in dit kader in de toelichting te schetsen welke maatregelen zullen worden genomen indien de techniek faalt of indien technische problemen er toe leiden, dat het voorziene tijdschema niet kan worden gehaald.

b. bestemmingsheffing

Voorgesteld wordt de kilometerprijs aan te merken als een bestemmingsheffing. Het onttrekken van de opbrengst van de autobelastingen aan de algemene middelen en de aanwending daarvan als voeding voor het Infrastructuurfonds is een aspect dat in het dossier echter nagenoeg geen aandacht heeft gekregen. In het rapport van het Nationaal Platform Anders betalen voor Mobiliteit is de kilometerbeprijzing die rechtstreeks ten goede komt aan het wegbeheer, geplaatst in het kader van een verzelfstandigde rol van de wegbeheerder, die met de opbrengst van betalende klanten zorgt voor een optimaal op de vraag afgestemd aanbod van infrastructuur (rapport, blz.

⁴ Traktatenblad. 1994, 69.

53). In de toelichting is niet uiteengezet welke betekenis het voeren van het Infrastructuurfonds met de netto-opbrengst van de kilometerprijs heeft voor het fonds. Het Infrastructuurfonds heeft ten doel de financiering en bekostiging van aanleg, beheer en onderhoud en bediening van infrastructuur, welke door het Rijk wordt of zal worden beheerd, alsmede de financiering en bekostiging van daarmee samenhangende basisinformatie, en de financiering en bekostiging van aanleg, beheer en onderhoud en bediening van infrastructuur, welke niet door het Rijk wordt of zal worden beheerd (artikel 2 Wet Infrastructuurfonds (Wif)). Hierbij wordt onder infrastructuur verstaan alle onroerende voorzieningen ten behoeve van het verkeer en vervoer van personen en goederen en ten behoeve van waterbeheeren en waterkeren, met inbegrip van de daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de veiligheid en de bescherming van het milieu, en onder basisinformatie het inwinnen, bewerken en verspreiden van gegevens nodig voor het beschrijven van de waterstaatkundige toestand van het land, van het verkeer te water, van het wegverkeer en van het verkeer over spoorwegen, met het oog op aanleg en gebruik van infrastructuur (artikel 1 Wif). Het fonds is een begrotingsfonds als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Comptabiliteitswet 2001, dat door de minister van Verkeer en Waterstaat wordt beheerd. De raming van de verplichtingen, de uitgaven en de ontvangsten van het fonds wordt jaarlijks bij afzonderlijke begroting vastgesteld. Ten laste van het fonds komen de uitgaven ten behoeve van aanleg, beheer en onderhoud en bediening van infrastructuur, welke door het Rijk wordt of zal worden beheerd alsmede de uitgaven ten behoeve van daarmee samenhangende basisinformatie (artikel 8 Wif). De minister van Verkeer en Waterstaat beslist over het doen van een uitgave of het verstrekken van een subsidie ten behoeve van het verkeer of vervoer onder inachtneming van het geldende meerjarenprogramma. In zoverre is de minister gelijkelijk verantwoordelijk en bevoegd als over 'zijn' departementale begroting. De besluitvorming over de allocatie van publieke middelen is echter minder direct. De opbrengst van de kilometerprijs gaat rechtstreeks in het fonds, dat een bestedingsbinding heeft. Alleen indien de verplichtingen ten laste van het fonds voor projecten ten behoeve van het verkeer en vervoer die niet als zodanig voor het kalenderjaar zijn voorzien in het meerjarenprogramma, groter zijn dan € 4,5 mln. worden zij niet eerder aangegaan dan nadat de Staten-Generaal van zodanig voornemen op de hoogte zijn gebracht (artikel 10 Wif). Aan het meer op afstand zetten van de directe politieke besluitvorming inzake de infrastructuur is in de toelichting geen aandacht gegeven. Tevens is niet aangegeven welke veranderingen in het tot stand brengen en beheer van infrastructuur zijn voorzien door de kilometerprijs niet als rijksbelasting maar als bestemmingsheffing te kwalificeren. Indien geen wijziging ten opzichte van de bestaande situatie wordt beoogd, valt niet in te zien waarom de vervanging van de rijksbelastingen MRB, de BPM en de MZB door de kilometerprijs niet binnen de sfeer van rijksbelastingen plaats vindt. In de toelichting dient aan deze aspecten aandacht te worden gegeven.

De uitgaven van het fonds betreffen, zoals hiervoor is opgemerkt, meer dan alleen wegeaanleg. Uitgaande van een voeding van het fonds met de opbrengsten (cijfers Miljoenennota 2009) van de MRB (€ 3.001 mln.), BPM (€ 3.541 mln.), BZM (€ 121 mln.) en de provinciale opcenten (€ 1.242 mln.), in totaal € 7.905 mln., en de begrote uitgaven van het fonds in 2009 van € 7.739 mln., zal in de toekomst geen bijdrage meer uit de algemene middelen worden verleend. De kosten van de infrastructuur zullen dan door de weggebruikers worden gedragen zonder een bijdrage (via de

algemene middelen) van andere mobiliteitsgebruikers. Deze kostenverdeling heeft een nadere motivering.

In de toelichting dient aan dit aspect aandacht te worden gegeven.

De kilometerprijs moet ten aanzien van vrachtauto's, zoals in de toelichting is gesteld, in het kader van de eurovignetrichtlijn⁵ als tolgeld worden aangemerkt. Dit brengt – voor zover hier van belang – mee, dat de tarieven uitsluitend mogen zijn gebaseerd op de hoogte van de kosten die zijn verbonden aan de aanleg, exploitatie, onderhoud en uitbreiding van het betrokken infrastructuurnetwerk (artikel 7 van de Eurovignetrichtlijn). Het aandeel dat in rekening wordt gebracht aan vrachtauto's dient daarbij gerelateerd te zijn aan het aandeel van de kosten die aan hun aandeel in het gebruik van de weg zijn verbonden; milieudifferentiatie is daarbij toegestaan. De richtlijn en de bijlagen geven gedetailleerde voorschriften voor de bepaling van het tarief, waarbij onder meer specifieke individuele factoren in aanmerking worden genomen die samenhangen met het veroorzaken van schade door gebruik van de weg en die op deze wijze bepalend zijn voor het aandeel dat moet worden bijgedragen voor het herstel van die weg. Voorts mogen ingevolge artikel 7 van de Eurovignetrichtlijn de tarieven geen discriminatie van het internationale vervoer en geen mededingingsvervalsing tot gevolg hebben. Er mag bovendien geen sprake zijn van directe of indirecte discriminatie van buitenlandse vervoerders op grond van nationaliteit, vestigingsplaats of kentekenregistratie en niet-reguliere gebruikers mogen niet ongerechtvaardigd worden benadeeld.

Het voorstel voldoet in onvoldoende mate aan de eisen die de richtlijn stelt aan de vormgeving van tolgelden (voor i.c. vrachtwagens). Dit geldt met name doordat uit het Infrastructuurfonds ook andere infrastructurele uitgaven worden gedaan dan alleen die voor het wegverkeer. In het voorstel zijn geen maatregelen opgenomen om de naleving van de voorschriften op grond van de Eurovignetrichtlijn te verzekeren. Daarbij komt dat de toelichting geen inzicht biedt in de gevolgen voor de tariefstelling en de budgettaire opbrengst die zijn verbonden aan de naleving van die voorschriften ten aanzien van vrachtwagens.

De Raad adviseert de toelichting op deze punten aan te vullen en daarbij aandacht te geven aan de meldingsplicht bij de Commissie die ingevolge artikel 7 bis van de Eurovignetrichtlijn geldt ter zake van de invoering en tariefstelling van tolgelden.

c. de verschuiving van BPM naar MRB, vergroening

Met de afbouw van de BPM en de verschuiving naar de MRB is een aanvang gemaakt bij de Belastingplannen 2008 en 2009. De Raad heeft inzake die afbouw en verschuiving reeds geadviseerd in het kader van de beide Belastingplannen.⁶ Evenzo heeft de Raad in het kader van het Belastingplan 2009 geadviseerd over de vergroening.⁷ Gelet op de ambitie van het kabinet om de CO₂-uitstoot te reduceren heeft de Raad geen inhoudelijke opmerkingen gemaakt over het inzetten van de voorgestelde maatregelen. Het opnemen van op milieukeurmerken gebaseerde tarieven in een door het Rijk geheven registratieheffing kan passend worden geacht.

d. de privatisering van de heffing en invordering

De organisatie van de inning van de kilometerprijs kent vijf onderdelen:

⁵ Richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtauto's (PbEG L 187).

⁶ Kamerstukken II 2007/08, 31 205, nr. 4 en 2008/09, 31 704, nr. 4.

⁷ Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 4.

- de registratie van de verreden kilometers;
- de verzending van de verbruiksgegevens van het motorrijtuig;
- de berekening van het te betalen bedrag;
- de facturering, inning en dwanginvordering van dat bedrag;
- het toezicht en de handhaving.

Beoogd is dat de eerste vier onderdelen door private dienstverleners zullen worden verzorgd. Daarbij zullen zij ook aanvullende diensten aan de weggebruikers kunnen leveren. Het doel is een markt met meerdere private dienstverleners te realiseren teneinde door concurrentie de kosten van het systeem zo laag mogelijk te houden. In de toelichting wordt dit aangeduid met 'hoofdspoor'.

Zolang een en ander niet is gerealiseerd, zal als terugvaloptie de uitvoering van de eerste vier onderdelen bij de overheid liggen, het zogenoemde 'garantiespoor'.

De Raad merkt op, dat het voorstel enkel de regeling van het garantiespoor betreft. Om die reden zal de Raad niet adviseren inzake privatisering van de hiervoor genoemde eerste vier onderdelen. De Raad gaat er van uit dat de wijziging van het voorstel waarbij het hoofdspoor regeling zal vinden, aan hem zal worden voorgelegd. De Raad merkt reeds thans op, dat hij betwijfelt of de heffing van de kilometerprijs door een private partij nog afgezien van operationele en daarmee samenhangende risico's, kan worden ingepast in het vigerende rechtssysteem, aangezien de voorgenomen overdracht van het debiteurenrisico en de rechtsbescherming van de weggebruikers, die volgens het voorstel aan strikte voorwaarden gebonden moet worden, nauw met elkaar samenhangen. Deze twijfel geldt nog meer voor de dwanginvordering met het recht van parate executie door een private partij.

De Raad zal zijn advies hierna in het bijzonder richten op:

- de formele aspecten van de belastingheffing bij invoering van een op satelliettechniek gebaseerde heffing (A);
- de complicaties die het kwalificeren van de kilometerprijs als bestemmingsheffing oproept (B);
- het inzetten van de kilometerprijs in het kader van het mobiliteitsbeleid (C);
- het vooruitlopen op de privatisering van de heffing en invordering van de kilometerprijs (D).

A. Formele aspecten

3. Invoering op satelliettechniek gebaseerde heffing; registratievoorziening

De invoering van een op satelliettechniek gebaseerde heffing heeft tot gevolg dat moet worden bezien op welke wijze de regeling van de aangifte, de aanslag, het bezwaar en beroep, de invordering en de handhaving dient te worden aangepast, aangezien de heffing geheel in een digitale context plaats vindt. De materieel op 'papier' gebaseerde regelingen die in de AWR zijn opgenomen, voldoen hiervoor niet en sluiten hierbij niet steeds aan. Bij de ontwikkeling van een aan de digitale techniek aangepast stelsel van formele bepalingen dienen de belangen van de heffende overheid en de rechtsbescherming van betalende burger evenwichtig te worden afgewogen, zoals in de AWR als resultaat van een langjarige ontwikkeling ten aanzien van de daarin opgenomen heffingsvormen is geschied.

functionele eisen registratievoorziening

Voor de op satelliettechniek gebaseerde kilometerprijs is de registratievoorziening cruciaal. In het voorstel zijn dan ook tal van voorschriften opgenomen waaraan de

registratievoorziening moet voldoen en over de wijze waarop de inbouw dient plaats te vinden. Voor de functionele eisen is van belang, dat de vastlegging van het belastbaar feit op een wettelijk voorgeschreven wijze door registratie door de registratievoorziening een nieuw element is in het formele belastingrecht. Het doen van de aangifte door elektronische verzending van de geregistreerde gegevens in geaggregeerde vorm is een ander nieuw element. Dit stelt bijzondere functionele eisen aan de registratievoorziening, omdat het voor de heffingsplichtige kenbaar moet zijn welke gegevens aan het inningsbureau worden verstrekt. Dit is van fundamentele betekenis voor de aangifte.

De Raad merkt op, dat aan deze voorwaarden, die voor de houder ook van belang zijn om voldoende vertrouwen in de registratievoorziening te krijgen, onvoldoende aandacht is gegeven. In de toelichting is meermalen gesteld, dat de registratievoorziening eenvoudig uitleesbaar dient te zijn voor de houder, maar deze voorwaarde is niet opgenomen bij de functionele eisen, die in artikel 4.5 WKP zijn opgenomen. Evenmin is bij de functionele eisen opgenomen dat opgeslagen gegevens door de houder op eenvoudige wijze op een andere gegevensdrager kunnen worden overgenomen. De Raad acht de aanvulling van de functionele eisen met deze twee eisen noodzakelijk, mede in verband met de rechtsbescherming van de houder. De registratievoorziening moet door de houder bevrraagbaar zijn en hem de gegevens kunnen verschaffen die hem in staat stellen de factuur te controleren. Tevens moet hij die gegevens beschikbaar kunnen krijgen door overbrenging op een andere gegevensdrager, bijvoorbeeld om bezwaar te kunnen maken tegen het hem in rekening gebrachte bedrag van de kilometerheffing.

De Raad adviseert artikel 4.5, eerste lid, WKP aan te vullen met de hiervoor genoemde functionele eisen.

aanschaf, herstel en vervanging registratievoorziening

In paragraaf 3.4.1 van de toelichting wordt gesteld dat houders van een motorrijtuig in aanmerking komen voor een standaardvergoeding voor de aanschaf- en inbouwkosten van de eerste registratievoorziening, alsmede dat indien na de installatie van de eerste registratievoorziening een vervangende voorziening nodig is, deze voor rekening van de houder komt.

De Raad acht het niet vanzelfsprekend dat de kosten van vervanging of herstel van een niet goed functionerende registratievoorziening voor rekening van houder komen. Aangezien een standaard registratievoorziening geen ander doel dient dan het registreren en verzenden van gegevens ten behoeve van de heffing, vereist het opleggen van deze financiële last een uitdrukkelijke rechtvaardiging, mede met het oog op de overweging dat de kosten van herstel of vervanging niet op alle houders gelijkelijk drukken.

De Raad adviseert het voorstel aan te vullen met een regeling inzake het dragen van de kosten van aanschaf, herstel en vervanging van de standaardregistratievoorziening.

herkeuring

Het voorstel gaat er van uit, dat over de juistheid van wat de registratievoorziening registreert geen twijfel bestaat en dat de nauwkeurigheid van de registratievoorziening nagenoeg perfect is. Het is echter ondenkbaar dat alle rond 8 mln.

registratievoorzieningen zonder gebreken zullen functioneren en blijven functioneren.

Aan het draagvlak voor de kilometerprijs wordt afbreuk gedaan, indien de registratievoorziening voor de houder een 'zwarte doos' blijft die voor hem oncontroleerbaar en onaantastbaar gegevens registreert en aan het inningsbureau ter

beschikking stelt, zeker indien hij tegen deze gegevens vervolgens in rechte niet kan opkomen.

In het voorstel dient dan ook ter rechtsbescherming van de houder de mogelijkheid te worden opgenomen, dat de houder de registratievoorziening kan laten herkeuren. Indien hij redelijkerwijs kan vermoeden, dat de registratievoorziening faalt doordat bijvoorbeeld in vergelijking met de kilometerteller van het voertuig een aanzienlijk hogere registratie van kilometers door de registratievoorziening plaats vindt, dient herkeuring door een gecertificeerde keurmeester mogelijk te zijn. Het is hierbij aanvaardbaar dat de kosten van de herkeuring door de houder worden gedragen. Deze kosten dienen echter aan hem te worden vergoed indien bij herkeuring blijkt dat de registratievoorziening niet naar behoren functioneert.

In het verlengde van de mogelijkheid van herkeuring dient tevens een regeling in het voorstel te worden opgenomen voor correctie van de facturen, indien bij herkeuring blijkt dat de registratievoorziening niet naar behoren heeft gefunctioneerd. De Raad adviseert het voorstel in vorengenoemde zin aan te vullen.

reparatiemelding

In artikel 4.7 WKP is bepaald dat de houder binnen acht uur aan de Minister meldt dat de registratievoorziening niet meer aan de gestelde eisen voldoet. Deze verplichting voor de houder is te ruim geformuleerd, aangezien de houder nagenoeg geen van de functionele eisen kan controleren. Hij kan alleen nagaan of de registratievoorziening aangaat bij het starten van de auto (artikel 4.5, eerste lid, onder a, WKP) en eventueel of het aantal gereden kilometers dat door de registratievoorziening is geregistreerd aanmerkelijk afwijkt van zijn kilometerteller, indien artikel 4.5, eerste lid, WKP is aangevuld met de hiervoor door de Raad genoemde functionele eisen.

De Raad adviseert de voorgestelde melding tot vorenstaande gebeurtenissen te beperken en artikel 4.8, eerste lid, onderdelen b en c, WKP dienovereenkomstig aan te passen.

diefstal

De Raad merkt op dat bij onvrijwillig verlies van het motorrijtuig, bijvoorbeeld door diefstal, niet in een regeling is voorzien om de heffing van de kilometerprijs te beëindigen, bijvoorbeeld na het tijdstip van de aangifte bij de politie.

De Raad adviseert de WKP op dit punt aan te vullen.

notificatie en regels betreffende diensten

Het voorstel bevat verschillende elementen die ingevolge Europese regels dienen te worden genotificeerd bij de Europese Commissie. Zo dienen de technische voorschriften inzake registratievoorzieningen ingevolge richtlijn 98/34/EG⁸ te worden genotificeerd bij de Europese Commissie. De toelichting gaat niet in op de wijze waarop ter zake van het voorstel overleg en afstemming met de Europese Commissie plaatsvindt.

Voorts betreffen de artikelen 4.11 en 4.18 een eis of vergunningstelsel waarop de Dienstenrichtlijn⁹ van toepassing is. De toelichting gaat niet in op de toepasselijkheid van de Dienstenrichtlijn noch op de vraag welke dwingende redenen van algemeen belang de hier aan de orde zijnde eisen rechtvaardigen.

⁸ Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204, 1998).

⁹ Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (PbEU L 376, 2006).

De Raad adviseert de toelichting op deze punten aan te vullen.

4. Registratievoorziening buitenlandse vrachtwagens

Artikel 7, zesde lid, van de Eurovignetrichtlijn bepaalt dat niet-reguliere weggebruikers niet ongerechtvaardigd mogen worden benadeeld. Hierbij geldt in het bijzonder dat wanneer een tolgeld uitsluitend wordt geheven door middel van een systeem met on-board-units in het voertuig, de lidstaat geschikte on-board-units beschikbaar moet stellen op grond van redelijke administratieve en financiële regelingen.

In paragraaf 3.4.4. van de toelichting is gesteld dat voor buitenlandse vrachtwagens geen registratievoorziening zal worden verplicht gesteld. Geen aandacht is daarbij gegeven aan het in artikel 7, vijfde lid, van de Eurovignetrichtlijn opgenomen voorschrift, dat ten minste op de belangrijkste handelsknooppunten 24 uur per dag betaalpunten beschikbaar moeten zijn. Alleen is gesteld dat een secundair systeem ontworpen zal worden waardoor buitenlandse vrachtwagens zonder registratievoorziening aan de kilometerprijs kunnen deelnemen. Uit de toelichting wordt daardoor niet duidelijk hoe een meldings- en heffingssysteem voor buitenlandse vrachtwagens zal worden opgezet op een wijze die in overeenstemming is met de richtlijn. De Raad is van oordeel dat het voorstel eerst met een zodanig systeem moet worden uitgebreid voordat hij kan adviseren over kilometerprijs voor buitenlandse vrachtwagens. De Raad gaat er van uit dat de wijziging van het voorstel waarbij dat systeem in het voorstel wordt opgenomen aan hem zal worden voorgelegd.

5. Aanslag/heffing; rechtsbescherming

De op de geaggregeerde gegevens berustende aanslag behoeft op zich geen bijzondere regeling. Hetgeen in de AWR is opgenomen met betrekking tot de heffing van belasting bij wege van aanslag (hoofdstuk III AWR) kan ook overeenkomstig gelden voor de kilometerprijs. De heffing van de kilometerprijs vindt echter plaats door toezending van een factuur (artikel 5.1 WKP). Voorgesteld wordt, dat de factuur niet een beschikking is waartegen rechtsmiddelen open staan. In paragraaf 6.6.2. van de toelichting wordt dit gemotiveerd door er op te wijzen dat het aanmerken van de factuur als beschikking tot grote aantallen bezwaar- en beroepschriften kan leiden, hetgeen een overbelasting van het inningsbureau en de rechterlijke macht zou betekenen. De rechtvaardiging voor het voorstel wordt gevonden in de juistheid van hetgeen de registratievoorziening registreert. Indien zou mogen worden uitgegaan van een altijd goede werking van de registratievoorziening, is het mogelijk de betalingsverplichting direct op de WKP te baseren. De Raad deelt dit vertrouwen in de techniek, zoals hiervoor reeds is opgemerkt, echter niet. Indien twijfel kan bestaan over hetgeen door de registratievoorziening geregistreerd wordt, dient rechtsbescherming te worden geboden. Voor de hand ligt daartoe de factuur als beschikking aan te merken. Dit behoeft overigens niet tot de gevreesde overbelasting van het inningsbureau en de rechterlijke macht te leiden.

Zoals de Raad hiervoor adviseert, dient de mogelijkheid van herkeuring van de registratievoorziening in het voorstel te worden opgenomen. In dat geval mag voor een beoordeling van de factuur worden uitgegaan van het vermoeden dat de geaggregeerde gegevens juist zijn. Dit vermoeden kan alleen ontzenuwd worden, indien de registratievoorziening is herkeurd en daarbij is bevonden dat de voorziening niet naar behoren heeft gefunctioneerd. Indien de geaggregeerde gegevens op de factuur afwijken van de door de houder uitgelezen gegevens, indien de techniek geen of nauwelijks feilen kent, kan tegen de factuur worden opgekomen door de geregistreerde gegevens, nadat zij op een andere gegevensdrager zijn overgebracht,

bij het bezwaar te voegen of deze opnieuw door het inningsbureau te laten uitlezen. Ten aanzien van de overige gronden voor bezwaar is in het voorstel de regeling van de vaststellingsbeschikking opgenomen (artikel 5.3 WKP). Indien de factuur als beschikking wordt aangemerkt, kan deze regeling vervallen.

De Raad wijst er op, dat voor het gebruikmaken van de mogelijkheid van de Awb om bij wettelijk voorschrift te bepalen dat een geldsom moet worden betaald zonder dat dit bij beschikking is vastgesteld, ten onrechte een beroep wordt gedaan op de in hoofdstuk IV van de AWR opgenomen heffing van belasting bij wege van voldoening of afdracht op aangifte, aangezien bij die vormen van heffing de voldoening of afdracht op aangifte, dan wel de inhouding door een inhoudingsplichtige, van een bedrag als belasting voor de mogelijkheid van beroep wordt gelijkgesteld met een voor beroep vatbare beschikking van de inspecteur (artikel 26, tweede lid, AWR). In deze gevallen is door deze gelijkstelling de mogelijkheid om in rechte op te komen verzekerd zonder dat van een reële beschikking kan worden gesproken.

De Raad adviseert de factuur als een beschikking aan te merken en het voorstel dienovereenkomstig aan te passen.

6. Dwanginvordering

parate executie

Op grond van artikel 5.11, eerste lid, onder a, WKP kan de Minister voor de factuur een dwangbevel uitvaardigen zonder tussenkomst van de rechter (recht van parate executie). Op grond van artikel 5.10, eerste lid, onder a, WKP kan zelfs zonder dwangbevel verhaal worden genomen op bepaalde bezittingen van de heffingsplichtige.

De Raad merkt op dat de bevoegdheid om zich zelf – zonder vonnis - een executoriale titel te verschaffen uit een oogpunt van doelmatigheid aanvaardbaar is, maar dat daaraan ten grondslag ligt dat de rechtmatigheid van de vordering in een aan de executie voorafgaand stadium aan de rechter kan worden voorgelegd. De executie bij dwangbevel, zonder vonnis, vormt een afwijking van het in het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering opgenomen procedure, waarbij de invordering aansluit. In privaatrechtelijke verhoudingen dient de schuldeiser eerst een vonnis van de rechter te hebben voordat hij zijn vordering op het vermogen van de schuldenaar kan verhalen. Aangezien aan een vonnis de kracht van een executoriale titel is gegeven, is een dergelijke civiele procedure met waarborgen omgeven. Bij de rijksbelastingen behoeft de ontvanger deze voorafgaande procedure niet te doorlopen omdat reeds in de heffings sfeer de toegang tot de rechter bestaat. Hij kan zonder (nadere) rechterlijke toetsing een dwangbevel uitvaardigen dat na betekening kracht van een executoriale titel heeft.

Nu de factuur niet wordt aangemerkt als een beschikking waartegen rechtsmiddelen openstaan, past in ons rechtstelsel niet dat de schuldenaar tot betaling kan worden gedwongen zonder dat eerst de rechter vonnis heeft gewezen.

De Raad adviseert de artikelen 5.10, eerste lid, onder a, en 5.11, eerste lid, onder a, WKP te schrappen indien het onder punt 5 opgenomen advies van de Raad niet wordt gevolgd.

verhaal zonder dwangbevel

De dwanginvordering is in de toelichting volledig in de sleutel gezet van het beperken van de uitvoeringskosten. Daarmee is een onevenwichtige belangenafweging gemaakt, die aan de rechtsbescherming van de heffingsplichtige afbreuk doet. De omstandigheid

dat aan de uitvaardiging van een dwangbevel door de inzet van deurswaarders relatief hoge kosten verbonden zijn, rechtvaardigt op zich niet dat voor de kilometerprijs moet worden voorzien in de mogelijkheid van verhaal zonder dwangbevel. Dit vergt een zorgvuldige afweging tussen de kostenbeperking en de belangen van degene op wie verhaald wordt. Deze belangenafweging is in de toelichting niet opgenomen. Nader zal moeten worden toegelicht waarom de inning uit hoofde van de administratierechtelijk handhaving overeenkomstig kan en mag worden toegepast.

De Raad adviseert deze rechtvaardiging alsnog in de toelichting op te nemen.

Daarnaast merkt de Raad op, dat artikel 5.10 WKP onzorgvuldig is geredigeerd. Zo is de tekst van het vierde lid nagenoeg gelijk aan het tweede lid; een van beide leden is overbodig. Ook roept artikel 5.10, twaalfde lid, WKP vragen op. De indiening van het verzetschrift is gekoppeld aan de betekening van de kennisgeving, die alleen aan de houder van het motorrijtuig plaats vindt; aan anderen wordt de kennisgeving verstrekt. Niet steeds zal aan die anderen het tijdstip van betekening bekend zijn. Ook is door de van overeenkomstige toepassingverklaring van artikel 26, derde lid tot en met negende lid, en artikel 26a van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, steeds het Hof Leeuwarden in hoger beroep bevoegd. Deze attributie is in de toelichting niet toegelicht.

De Raad adviseert artikel 5.10, tweede lid, of vierde lid WKP te schrappen en de toelichting voor het overige aan te vullen.

voorrecht

Op grond van artikel 5.11, tweede lid, WKP heeft de Minister voor de kilometerprijs een voorrecht op alle goederen van de schuldenaar, met dien verstande dat het voorrecht niet boven pand gaat. Het is niet vanzelfsprekend dat voor een bestemmingsheffing een onbeperkt voorrecht bestaat. In verband met de doorbreking van de gelijkheid van de crediteuren behoeft het verlenen van een voorrecht een uitdrukkelijke motivering die niet enkel kan zijn gegrond op een verwijzing naar het voorrecht van de ontvanger van de rijksbelastingen.

De Raad adviseert de toekenning van het voorrecht dragend te motiveren.

buitengebruikstelling motorrijtuig, inneming rijbewijs, gijzeling en weigering afgifte kentekenbewijs

De artikelen 5.12, 5.13 en 5.14 WKP bepalen dat de Minister het motorrijtuig van de houder of een soortgelijk voertuig dat de houder ter beschikking staat, buitengebruik kan stellen, het rijbewijs van de houder kan innemen of de houder kan gijzelen. Deze bevoegdheden zijn geïnspireerd op de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. In de toelichting is de toekenning van deze bevoegdheden niet toegelicht uit de aard van de bestemmingsheffing.

Daarnaast zal in het wetsvoorstel nog worden opgenomen – in de adviesaanvraag is de bepaling ‘pm’ gelaten (artikel 7.3 WKP) – dat de overschrijving van het motorrijtuig op een andere naam zal worden geweigerd indien nog vorderingen van de kilometerprijs openstaan of de koper van een motorrijtuig vijf geldsommen niet betaald heeft.

Naar het oordeel van de Raad verdraagt deze opeenstapeling van de inningsbevoegdheden zich niet met de betekenis en het karakter van de kilometerprijs. Er blijkt niet van een evenwichtige afweging tussen het heffingsbelang en de belangen van de heffingsplichtigen, verkopers en kopers; laatstgenoemde belangen worden volledig ondergeschikt gemaakt aan het belang van het incasseren van de kilometerprijs voor het Infrastructuurfonds. Een zodanige onevenwichtigheid maakt het nodig opnieuw te bezien welke regelingen nodig en passend zijn voor de kilometerprijs. De Raad adviseert de in het voorstel opgenomen inningsbevoegdheden te heroverwegen.

7. Handhaving en bestuursdwang

In paragraaf 8.4.2. van de toelichting wordt opgemerkt, dat omwille van de duidelijkheid van het sanctiestelsel in het voorstel gekozen is voor een strafrechtelijk sanctiestelsel, alsmede dat in aanvulling daarop een tweetal bestuursrechtelijke instrumenten is opgenomen die tot doel hebben de overtreder ertoe te brengen dat de overtreding ongedaan gemaakt wordt, de last onder bestuursdwang en de last onder dwangsom. Het handhavingsconcept zal in de periode dat het voorstel aan de adviesraden wordt voorgelegd, nader worden doorgesproken en waar nodig worden verbeterd, waarbij tevens zal worden verkend in welke mate strafrechtelijke reperatoire sancties de noodzaak van het aanvullend bestuursrechtelijke instrumentarium geheel of gedeeltelijk weg kunnen nemen.

De Raad gaat er van uit dat de wijziging van het voorstel waarbij het handhavingsconcept definitief in het voorstel wordt neergelegd, aan hem zal worden voorgelegd.

De Raad merkt reeds thans op, dat het beschikken van de Minister over de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens de wet gestelde verplichtingen (artikel 6.2 WKP), niet vanzelfsprekend is en uitdrukkelijke motivering behoeft. De Raad wijst daarbij naar de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel Overige fiscale maatregelen 2005¹⁰, waarbij de Staatssecretaris op aandrang van de Tweede Kamer der Staten-Generaal de mogelijkheid voor de inspecteur en de ontvanger van de rijksbelastingdienst tot het opleggen van een last onder dwangsom uit het wetsvoorstel heeft gehaald.¹¹

Daarnaast merkt de Raad nog op, dat de handhaving onder meer zal geschieden door handhavingsportalen. Uit paragraaf 8.3.3. van de toelichting is af te leiden dat deze

¹⁰ Kamerstukken II 2003/04, 29 758.

¹¹ Kamerstukken 2004/05, 29 758, nr. 24.

voorziening communiceert met de registratievoorziening voor zoveel het betreft de vastlegging van de 'speciale gebeurtenissen'. De Raad leidt hieruit af, dat niet-geaggregeerde verplaatsingsgegevens niet door de portalen zullen kunnen worden uitgelezen, hetgeen in overeenstemming zou zijn met de in het voorstel opgenomen bescherming van de persoonlijke levenssfeer. In artikel 4.5, eerste lid, onderdelen f en g, WKP, is echter alleen bepaald dat een registratievoorziening bevragebaar dient te zijn voor de daarvoor bestemde kunstwerken onder, op, boven of in de nabije omgeving van de weg en voor toezichthouders. Aldus is geen beperking opgenomen tot enkel de mogelijkheid van bevragen van gegevens die betrekking hebben op een correct werkende registratievoorziening. Uitgesloten dient te worden dat de portalen en de toezichthouders niet-geaggregeerde verplaatsingsgegevens kunnen uitlezen. De Raad adviseert artikel 4.5 WKP op deze punten stringenter te formuleren.

8. Strafbepalingen

Met betrekking tot de strafbepalingen wijst de Raad er op, dat bij afwezigheid van alle schuld geen straf kan worden opgelegd. De strafbaarheidstelling van het niet tijdig doen van de reparatiemelding (artikel 6.3 WKP) dient dan ook beperkt te blijven tot de door de houder zelf vast te stellen gebreken van de registratievoorziening (zie hiervoor punt 2 van het advies).

Tevens merkt de Raad op, dat artikel 6.4, eerste lid, WKP niet aansluit bij de verbodsbepaling van artikel 4.8 WKP, terwijl ook de term 'keuringscertificaat' verder in de WKP niet voorkomt.

De Raad adviseert de genoemde bepalingen aan te passen.

B. Bestemmingsheffing

9. Kwalificatie als bestemmingsheffing

Voor een rijksbelasting is het specifieke doel waartoe de opbrengst wordt bestemd niet van belang. Zij wordt gebruikt voor de financiering van de algemene overheidstaken. De opbrengst van een op het profijtbeginsel berustende bestemmingsheffing wordt daarentegen gebruikt voor gehele of gedeeltelijke dekking van de desbetreffende overheidsuitgaven, veelal als storting in een afzonderlijk (begrotings)fonds. Deze bestemming ziet op het uitgavenbeleid en heeft tot doel de beoogde uitgaven voor de desbetreffende bestemming buiten de afweging van de middelentoedeling bij de jaarlijkse begrotingen te plaatsen.

Bij een bestemmingsheffing luisteren door de bijzondere positie die de opbrengst van de bestemmingsheffing heeft, het voorwerp van de heffing in relatie tot het bestedingsdoel en de tarieven zeer nauw. De kwalificatie van de kilometerprijs als bestemmingsheffing roept in dit licht complicaties op.

voorwerp van de heffing

Voorgesteld wordt een prijs per kilometer te heffen voor het rijden met een motorrijtuig in Nederland. In de (artikelsgewijze) toelichting is, zoals hiervoor reeds is opgemerkt, geen aandacht gegeven aan de kwalificatie van de heffing noch aan de gevolgen van het bestedingsdoel voor de heffing. In de toelichting wordt enkel opgemerkt dat het voorstel beoogt het gebruik van een motorrijtuig te belasten en niet zozeer het gebruik van de weg. Hoewel het niet beperken van de heffing tot het rijden op de openbare weg aanvaardbaar is op grond van de uitvoering van de heffing, roept het aanmerken van het gebruik van het motorrijtuig als zodanig en niet van het gebruik van het

(rijks)wegennet als grondslag voor de heffing spanning op met het bestedingsdoel van de bestemmingsheffing.

De Raad adviseert in de toelichting op deze punten in te gaan.

vrijstellingen en ontheffingen

De vrijstellingen en ontheffingen voor de kilometerprijs sluiten aan bij die van de MRB en BPM. In paragraaf 3.2.2. van de toelichting is gesteld, dat motorrijtuigen die geen kenteken behoeven niet betalingsplichtig zijn, alsmede dat op grond van beleidsmatige, sociale, veiligheids- of internationale gronden of op basis van technische en financiële overwegen uitzonderingen op de kilometerprijs kunnen worden gemaakt.

Bij een bestemmingsheffing staat het bestedingsdoel voorop; vrijstellingen en ontheffingen dienen in de sleutel van dat bestedingsdoel te worden geplaatst. In dat licht ligt een aansluiting bij de vrijstellingen en ontheffingen van de MRB en BPM niet zonder meer voor de hand. Dit geldt met name voor de vrijstelling van motorrijtuigen van 25 jaar en ouder, nu deze vrijstelling gebaseerd is op een gering gebruik van de weg.¹²

Indien op grond van het bestedingsdoel een vrijstelling of ontheffing niet is in te passen, kan, uitgaande van lastenneutraliteit bij de invoering van de kilometerprijs, in een overgangsregime worden voorzien.

De Raad adviseert de motivering voor de vrijstellingen en ontheffingen in het licht van het bestedingsdoel aan te vullen.

delegatie

In artikel 2.1 WKP is bepaald dat bij ministeriële regeling de voorwaarden en beperkingen worden bepaald waaronder van de kilometerprijs vrijstelling wordt verleend. Gelet op de omstandigheid dat het hier om een vrijstelling gaat, dienen deze voorwaarden en beperkingen bij algemene maatregel van bestuur te worden vastgesteld.

De Raad adviseert het voorstel op dit punt aan te passen.

¹² Brief van de Staatssecretaris van Financiën van 31 mei 2007, nr. AFP 2007-00327.

buitenlanders

Het niet in de heffing betrekken van diegenen die met een auto met buitenlands kenteken in Nederland rijden en voor wie geen registratieverplichting geldt, omdat zij elders wonen of de auto met het buitenlandse kenteken slechts incidenteel gebruiken, past op zich niet in de opzet van de kilometerprijs als bestemmingsheffing aangezien de heffing is gerelateerd aan het gebruik van de weg en de opbrengst van de heffing wordt aangewend voor de dekking van de kosten van de infrastructuur. In paragraaf 3.3 van de toelichting is dit onderkend. Onderzocht wordt of het mogelijk is deze groep tegen redelijke kosten te laten deelnemen in een alternatief systeem. De Raad gaat er van uit dat de wijziging van het voorstel waarbij een dergelijk alternatief systeem in het voorstel wordt opgenomen, aan hem zal worden voorgelegd. De ontwikkeling van een alternatief systeem is van belang omdat de voorgestelde vrijstelling spanning oproept uit hoofde van het gelijkheidsbeginsel door wel in de heffing betrekken van anderen die ook incidenteel gebruik maken van de wegeninfrastructuur.

Uit de jurisprudentie van het HvJEG is af te leiden dat een lidstaat kan bepalen dat ingezetenen die een auto leasen van een maatschappij in een andere lidstaat de auto moeten registreren en autobelasting moeten betalen.¹³ Het voorstel sluit hierbij aan bij gebruik van meer dan vier weken. Iedere ingezetene die een auto meer dan vier weken ter beschikking heeft, dient dit te melden en dient de registratievoorziening in te laten bouwen. De uit de jurisprudentie van het HvJEG voortvloeiende registratieverplichting ziet alleen op auto's die hoofdzakelijk bestemd zijn voor duurzaam gebruik in die lidstaat.¹⁴ De in het voorstel opgenomen voorwaarden sluiten hierbij niet in alle gevallen aan. In de toelichting dient daaraan aandacht te worden gegeven.

Dit geldt ook voor de in het voorstel opgenomen regeling voor kortstondig gebruik van een auto met een buitenlands kenteken. Het voorstel geeft hiervoor een ontheffing op verzoek (artikel 2.2, eerste lid, onder g, WKP). Het gaat om een melding die er op is gericht de aanvang van het gebruik vast te leggen. Dit voorschrift kan worden aangemerkt als een belemmering van het vrije verkeer van dienstverlening. Ingezetenen zouden door deze maatregel er van weerhouden kunnen worden om een auto in een andere lidstaat te huren. De proportionaliteit van dit voorschrift in relatie tot de korte duur van het gebruik van de auto met buitenlands kenteken vergt een passende motivering. De Raad adviseert deze motivering alsnog in de toelichting op te nemen.

basistarieven

In paragraaf 4.2.1. van de toelichting is gesteld dat, uitgaande van lastenneutraliteit bij de omzetting van de vaste belastingen naar de kilometerprijs, bij de bepaling van de gemiddelde tariefhoogte rekening is gehouden met de effecten van de kilometerprijs op de mobiliteit, het milieu, de welvaart, koopkracht en de rijksbegroting. Het behoeft geen nadere motivering, dat bij de aanvang van de kilometerprijs wordt uitgegaan van lastenneutraliteit, gelet op de massaliteit van de MRB en BPM-heffing. Dit laat onverlet, dat in het licht van het bestedingsdoel een eigen tariefstructuur dient te worden ontwikkeld. Hierbij zullen bijzondere tarieven, zoals het grijze kentekentarief, tegen het licht moeten worden gehouden.

¹³ Arrest van het HvJEG van 21 maart 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Jurispr. blz. I-3193.

¹⁴ Beschikking van het HvJEG van 24 oktober 2008, Vandermeir, C-364/08, n.n.g., Arrest van het HvJEG van 27 juni 2006, Van de Coevering, C-242/05, Jurispr. blz. I-5843.

De Raad adviseert in de toelichting uiteen te zetten naar welke tariefstructuur op termijn wordt gestreefd.

Tevens adviseert de Raad in de toelichting ook ten aanzien van de in het voorstel opgenomen basistarieven de geschatte opbrengsten per tarief (aantal motorrijtuigen x gemiddeld kilometrage x tarief) en het totaal aan te geven ter illustratie van de lastenneutrale omzetting.

Het is overigens onduidelijk in hoeverre de in het voorstel opgenomen basistarieven zijn uitgekristalliseerd gelet op de brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 22 december 2008.¹⁵

Onder deze omstandigheden ziet de Raad af van advisering inzake de basistarieven. De Raad gaat er van uit dat de wijziging van het voorstel waarbij de basistarieven definitief worden vastgesteld, aan hem zal worden voorgelegd.

vergroening

Het verschil in tarief afhankelijk van milieukeurmerken vormt op zich, gelet op het bestedingsdoel, een wezensvreemd element in de kilometerprijs. Anders dan bij een rijksbelasting, waarvan de opbrengst de dekking vormt voor het gehele kabinetsbeleid, dient bij een bestemmingsheffing alleen het bestedingsdoel in aanmerking te worden genomen. Het verlenen van een heffingssubsidie aan meer milieuvriendelijke weggebruikers vergt dan ook een rechtvaardiging en nadere motivering, waarbij aangegeven dient te worden wie die subsidie dient te dragen: de overheid door een vergoeding uit de algemene middelen of de andere weggebruikers.

Aan deze aspecten dient in de toelichting aandacht te worden gegeven.

10. Eigen regime

Omdat de kilometerprijs geen rijksbelasting is, geldt voor de bestemmingsheffing de AWR niet. Dit brengt mee, dat de in de AWR opgenomen bepalingen voor zover zij zich voor overeenkomstige toepassing lenen, in het voorstel dienen te worden uitgeschreven.

In de dit kader wijst de Raad op de volgende aspecten.

woon- en vestigingsplaats

Heffingsplichtig zijn voor de (geregistreerde) kilometers van een motorrijtuig:

- a. degene op wiens naam een Nederlands kenteken staat;
- b. degene op wiens naam een in het register buitenlandse kentekens opgenomen motorrijtuig staat;
- c. de berijder van een motorrijtuig zonder kenteken of met een buitenlands kenteken dat niet in het register buitenlandse kentekens is opgenomen.

Dit op zich gesloten systeem kent een 'zwakke plek' ten aanzien van de registratie in het register buitenlandse kentekens van in het buitenland geregistreerde personenauto's, bestelauto's en bussen (hierna personenauto's), in samenhang met de vrijstelling voor in het buitenland geregistreerde personenauto's, waarvan de houder niet in Nederland woont of gevestigd is (artikel 2.1 WKP). Voor de vraag waar iemand woont of gevestigd is, kan niet worden teruggevallen op artikel 4 AWR, maar dient een eigen regeling in de WKP te worden opgenomen.

De Raad adviseert de WKP aan te vullen met een regeling inzake de woon- of vestigingsplaats en het hoofdverblijf (artikel 2.2 WKP).

¹⁵ Kamerstukken II 2008/09, 31 305, nr. 101.

termijn toezending factuur

In artikel 5.1 WKP is geen regeling opgenomen inzake de termijn waarbinnen de Minister de factuur moet toezenden. Uit een oogpunt van rechtsbescherming van de houder is het van belang een termijn in de WKP op te nemen die aansluit bij de periode waarover de gegevens door de registratievoorziening worden opgeslagen. Deze termijn zal daardoor korter zijn dan de algemene verjaringstermijn voor vorderingen van de overheid van vijf jaar. Indien tevens de maandcyclus van facturering in aanmerking wordt genomen, kan bijvoorbeeld een termijn van drie maanden na het einde van de maand waarover gefactureerd wordt, worden opgenomen waarbinnen de factuur moet zijn verzonden.

De Raad adviseert het voorstel op dit punt aan te vullen.

betaaltermijn

De betaaltermijn voor de factuur is een maand (artikel 5.1, derde lid, WKP). In het voorstel is niet geregeld welke betekenis de vaststellingsbeschikking (artikel 5.3 WKP) heeft voor de factuur. Dit leidt tot onduidelijkheden, onder meer met betrekking tot de vraag of de vaststellingsbeschikking in de plaats treedt van de factuur, die daarmee vervalt, alsmede de verplichting tot betalen. Slechts is bepaald, dat op verzoek bij de aanvraag voor een vaststellingsbeschikking uitstel van betaling wordt verleend (artikel 5.3, vierde lid, WKP). Het voorstel dient aangevuld te worden met een regeling die de verhouding tussen de factuur en de vaststellingbeschikking regelt. Indien de factuur vervalt indien een vaststellingbeschikking wordt genomen, dient tevens een regeling te worden getroffen met betrekking tot de betaaltermijn van de vaststellingsbeschikking.

De betaaltermijn voor de bij beschikking vastgestelde kilometerprijzen (artikelen 5.2 en 5.4 WKP) is vier weken na de dagtekening (artikel 5.8, eerste lid, WKP). Het verschil in betaaltermijnen is niet toegelicht.

De Raad adviseert het voorstel aan te vullen en de betaaltermijnen gelijk te doen zijn.

naheffing

In de artikelen 5.2 en 5.4 WKP is een regeling voor de naheffing van de kilometerprijs opgenomen. De naheffing is daarbij beperkt tot de in artikel 5.2 WKP genoemde verzuimen en het disfunctioneren van de dienstverlener. Hierbij is geen rekening gehouden met andere omstandigheden die kunnen leiden tot het niet of tot een te laag bedrag factureren van de kilometerprijs, zoals uitval van het satellietstelsel, storingen in de draadloze communicatie met het inningsbureau van de juist geregistreerde geaggregeerde gegevens en storingen of fouten bij de verwerking van de geaggregeerde gegevens door het inningsbureau. Ook in deze gevallen kan niet worden teruggevallen op de regelingen die in de AWR zijn opgenomen. Zo zijn in de WKP geen bevoegdheden voor het inningsbureau opgenomen voor het reconstrueren van het aantal gereden kilometers indien die gegevens in het traject na de registratie door de registratievoorziening verloren zijn gegaan, zoals het opnieuw opvragen of uitlezen van de registratievoorziening dan wel het opvragen van andere gegevens, zoals kilometerstanden, die voor de reconstructie van belang kunnen zijn.

Er moet van uit worden gegaan dat het (tijdelijk) uitvallen van het satellietstelsel en het niet naar behoren functioneren van de draadloze communicatie of van het inningsbureau voor rekening van de Minister komt. Hij houdt daarbij wel de mogelijkheid – en de bewijslast – voor een reconstructie van de (geaggregeerde) gegevens. De naheffingstermijn dient daarbij te worden afgestemd op de periode waarover de registratievoorziening de verplaatsingsgegevens overeenkomstig de

functie-eisen opslaat. In het geval van het uitvallen van het satellietstelsel is naheffing niet mogelijk, omdat in dat geval de gegevens niet worden geregistreerd. De Raad adviseert de naheffing van de kilometerprijs opnieuw in dit licht te bezien en in te gaan op de gevolgen voor het infrastructuurfonds indien niet kan worden nageheven door verzuimen die voor rekening van de minister komen.

verhoging na aanmaning

In artikel 5.9 WKP is bepaald, dat de verschuldigde kilometerprijs van rechtswege met 50% maar minimaal met € 11 wordt verhoogd, indien deze niet geheel of niet tijdig na toezending van de aanmaning is betaald. In de toelichting wordt deze verhoging gemotiveerd met het verval van het in rekening brengen van de wettelijke rente. Het in rekening brengen van de wettelijke rente leidt tot uitvoeringslasten. Daarom is het systeem opgenomen van verhogingen van rechtswege zonder nadere beschikkingen. De Raad is van oordeel, dat deze motivering een passende verhouding tussen overheid en heffingsplichtige miskent. De regeling is disproportioneel. Indien wordt uitgegaan van een gemiddelde kilometerprijs van € 0,07 en een gemiddeld kilometrage van 12.000 km per jaar voor een niet-zakelijke rijder, bedraagt de factuur € 70 per maand. Indien de factuur niet tijdig wordt voldaan na een aanmaning wordt boven het factuurbedrag eerst € 6 aanmaningskosten (artikel 4.4.4.1.2 Awb) en daarna € 35 wettelijke verhoging verschuldigd. Een zodanige wettelijke verhoging staat in geen relatie tot de gederfde wettelijke rente van € 0,29 per maand en de hoogte van de verschuldigde kilometerprijs.

De Raad adviseert artikel 5.9 WKP meer in verhouding te brengen met de werkelijk te derven wettelijke rente, zoals de in de Invorderingswet 1990 opgenomen regeling inzake de invorderingsrente, of dit artikel anders te schrappen

kwijtschelding

Op grond van artikel 5.15 WKP kan kwijtschelding worden verleend van de kilometerprijs. De Raad merkt op, dat de MRB, BPM en BZM niet worden kwijtgescholden gelet op de aard van deze belastingen (artikel 8, tweede lid, Uitvoeringsregeling Invorderingswet 1990); er is geen reden een registratiebelasting bij aankoop of invoer van een (nieuwe) motorrijtuig of een gebruiksbelasting kwijt te schelden. Kwijtschelding ligt in de inkomenspolitieke sfeer, en ziet dan ook met name op de inkomstenbelasting en de gemeentelijke belastingen.

Aangezien de kilometerprijs de autobelastingen vervangt ligt het niet voor de hand dat van de kilometerprijs wel kwijtschelding wordt verleend.

De Raad adviseert artikel 5.15 WKP te schrappen.

C. Mobiliteitsbeleid

11. spitstarief

De invoering van de kilometerprijs brengt volgens de toelichting reeds met zich dat naar verwachting het totale verkeer met 15% zal afnemen, dat de structurele files in 2020 met ongeveer 30 tot 40% zullen afnemen ten opzichte van de situatie zonder beprijzen en dat in 2020 een toename van de welvaart met € 0,9 tot € 1,2 mrd. zal worden bereikt.

Het voorstel voorziet daarenboven in een intensivering van de kilometerprijs door de mogelijkheid van het heffen van een spitstarief. Het doel van dit spitstarief is de bereikbaarheid te verbeteren. Met het spitstarief wordt een gebiedsgerichte aanpak bevorderd met inachtneming van de bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling;

gezamenlijke afspraken worden gemaakt met betrekking tot de wijze waarop de deur-tot-deur bereikbaarheid kan worden verbeterd. In paragraaf 5.2 van de toelichting is gesteld, dat een differentiatie naar tijd en plaats een effectieve methode kan zijn om de bereikbaarheid te verbeteren; het zal leiden tot een forse extra afname van de structurele congestie.

In de toelichting zijn de contouren van de spitsheffing uitvoerig geschetst en is de vaststellingsprocedure beschreven. In een algemene maatregel van bestuur zal een en ander regeling vinden. Aangezien in dat zogenoemde spitsbesluit alle aspecten van het spitstarief zullen worden opgenomen, waaronder tijd en plaats van de weggedeelten waar het spitstarief zal gaan gelden, almede het spitstarief zelf, ziet de Raad ervan af thans inzake het spitstarief te adviseren.

D. Hoofdspoor / Garantiespoor

12. Erkende dienstverlener

De Raad merkt op, dat op verschillende punten in het voorstel al wordt vooruitgelopen op de privatisering van de heffing en de invordering, hoewel in het voorstel alleen het garantiespoor regeling heeft gevonden. Dit geldt onder meer voor de erkende dienstverlener. De Raad merkt hierover het volgende op.

a. In artikel 4.5, vierde lid, 4.6, vierde lid, 4.17 - 4.22 WKP is een regeling opgenomen die ziet op de tussenschakeling van een erkende dienstverlener bij de verzending van de gegevens naar het inningsbureau. Voor de heffing van de kilometerprijs zijn alleen geaggregeerde gegevens van betekenis. Indien de registratievoorziening deze gegevens draadloos aan het inningsbureau ('de Minister') zendt (artikel 4.5, eerste lid, onderdeel e, WKP), kan de heffing en invordering van de kilometerprijs plaats vinden. Het tussenschakelen van een erkende dienstverlener enkel hiervoor is dan ook niet nodig.

In de toelichting is niet uiteengezet waarom het voorstel, dat alleen het garantiespoor regelt, voorziet in de mogelijkheid van het tussenschakelen van een erkende dienstverlener. Dit dient alsnog te geschieden.

Daarbij kan tevens aandacht worden gegeven aan de mogelijke koppelverkoop die kan gaan optreden bij de aankoop van een (nieuwe) auto waarin al een multifunctionele registratievoorziening is ingebouwd op grond van een overeenkomst tussen de dienstverlener en de verkoper of producent van de auto. Hierdoor kan de koper worden geconfronteerd met een abonnement op dienstverlening waaraan hij geen behoefte heeft en waar hij alleen onderuit kan komen door het maken van wellicht aanzienlijke kosten voor het doen vervangen van de multifunctionele registratievoorziening door een standaardregistratievoorziening die alleen geaggregeerde gegevens kan verzenden. In ieder geval dient een multifunctionele registratievoorziening op eenvoudige wijze te kunnen worden omgezet in een standaardregistratievoorziening. Deze mogelijkheid dient als functionele eis in artikel 4.5 WKP te worden opgenomen. De Raad adviseert het voorstel op dit punt aan te vullen.

b. Indien een erkende dienstverlener is ingeschakeld en door hem (ernstig) verwijtbare fouten worden gemaakt waardoor te weinig kilometerprijs is betaald, kan de Minister bij hem naheffen (artikel 5.4 WKP). Hierbij wordt tevens de bewijslast omgekeerd (artikel 5.4 WKP), hetgeen in de praktijk er toe zal leiden dat de erkende dienstverlener zonder meer het geschatte bedrag zal moeten betalen. In de toelichting is hiervoor geen nadere motivering gegeven, hoewel deze regeling niet zonder meer passend is.

Voorop dient te staan, dat de houder de juiste kilometerprijs betaalt, ook ingeval de erkende dienstverlener fouten maakt. Het inningsbureau moet in deze gevallen kunnen naheffen. In het algemeen zullen de geaggregeerde gegevens nog beschikbaar zijn, aangezien zij gedurende een bepaalde periode door de registratievoorziening worden opgeslagen. Hoewel de bewijslast inzake de reconstructie niet bij de houder dient te liggen, dient hij om die reden medewerking te verlenen aan de reconstructie van het gereden aantal kilometers, bijvoorbeeld door de gegevens opnieuw uit te lezen of te laten uitlezen.

De Raad adviseert de artikelen 5.4 en 5.5 WKP te heroverwegen.

korting

Artikel 5.7 WKP voorziet in een kortingsregeling voor de houder, indien een erkende dienstverlener wordt ingeschakeld. Naar het oordeel van de Raad dient dit artikel in het voorstel in ieder geval vooralsnog te worden geschrapt, reeds omdat het voorstel alleen een regeling geeft voor het garantiespoor en niet voor het hoofdspoor. De Raad wijst er op, dat het verlenen van korting op het heffingstarief indien een dienstverlener wordt ingeschakeld, die tot beperking van kosten bij de heffende overheid leidt, nadrukkelijk dient te worden gemotiveerd, mede in het licht van de precedentwerking die dat heeft voor de heffing van rijksbelastingen.

Daarnaast merkt de Raad op, dat het niet juist moet worden geacht dat de hoogte van een (publieke) bestemmingsheffing voor de heffingsplichtige afhankelijk is van de wijze waarop hij al dan niet dienstverleners inschakelt. Het staat de Minister uiteraard vrij met dienstverleners overeenkomsten te sluiten waarbij hij voor de aan hem verleende diensten die hij ten behoeve van de heffing en inning niet zelf behoeft te verrichten, betaalt. Deze betaling kan worden verrekend in de abonnementsprijs die de heffingsplichtige aan de dienstverlener betaalt, maar dat staat buiten de hoogte van het tarief van de bestemmingsheffing als zodanig.

De Raad adviseert artikel 5.7 WKP te schrappen.

13. Inningsbureau

a. De Raad merkt op, dat in hoofdstuk 5 van het voorstel de bevoegdheid van de Minister voor de heffing en invordering is geregeld, maar dat daarin geen nadere regeling van het inningsbureau is opgenomen. In het garantiespoor vormt het inningsbureau de pendant van de belastingdienst; in de AWR is voor de belastingdienst een wettelijke grondslag opgenomen. Voor het inningsbureau dient op overeenkomstige wijze een wettelijke grondslag in het voorstel te worden 'uitgeschreven'.

De Raad adviseert het voorstel op dit punt aan te vullen.

b. De Raad mist in de toelichting ook een beschrijving van de wijze waarop het inningsbureau zal gaan functioneren. Uit het dossier Mobiliteit is af te leiden, dat de werkzaamheden tenminste voor een deel privaat zullen worden uitbesteed op basis van een mandaatsbesluit. Dit vormt een te smalle basis voor de heffing en inning van € 7 mrd kilometerprijs; het gaat daarbij om een proces met alleen reeds voor de houders van personenauto's 84 mln. facturen en 84 mln. betalingen per jaar. In de toelichting is geen aandacht gegeven aan de noodzakelijke organisatie voor dat proces, noch aan budgettaire en andere risico's van een zodanige opzet. Hierdoor zijn de gevolgen van een uitbesteding niet te overzien.

De Raad adviseert de wenselijkheid van uitbesteding dragend te motiveren en van een wettelijke basis te voorzien.

14. Voor redactionele kanttekeningen verwijst de Raad naar de bij het advies behorende bijlage.

De Raad van State heeft bezwaar tegen de inhoud van het voorstel van wet en geeft U in overweging dit niet aldus te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

De Vice-President van de Raad van State,

Bijlage bij het advies van de Raad van State betreffende no.W09.08.0515/IV met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

- Artikel 1.1 vernummen tot artikel 1.2
- Artikel 1.2, eerste en derde lid, vernummen tot artikel 1.1, eerste en tweede lid.
- Artikel 1.2, tweede lid, vernummen tot het eerste artikel van hoofdstuk 3.
- Artikel 1.3 vernummen tot artikel 1.4
- Artikel 1.3, onderdeel b, verletteren tot onderdeel d, de onderdelen c en d dienovereenkomstig aanpassen.
- In artikel 1.3, vijfde lid, de delegatiegrondslag nader clausuleren.
- In artikel 1.1, in de alfabetische opsomming onder *beveiligingsmodule* 'artikel 4.6 tweede of derde lid' vervangen door: artikel 4.6, eerste lid.
- In artikel 1.1, in de alfabetische opsomming onder *erkende dienstverlener* 'artikel 4.16, eerste lid' vervangen door: 4.17, eerste lid.
- In artikel 1.6, eerste lid, onderdeel d, herformuleren als: de Euroklasse, als bedoeld in artikel 3.6, van de vrachtwagen
- In artikel 2.2, eerste lid, onderdeel e 'en als zodanig uiterlijk herkenbaar is' schrappen.
- In artikel 3.2, zesde lid, 'indien de personenauto' vervangen door: indien met betrekking tot de personenauto.
- In artikel 3.3, zesde lid, 'indien de personenauto' vervangen door: indien met betrekking tot de personenauto.
- In artikel 3.4, zesde lid, 'indien de bestelauto' vervangen door: indien met betrekking tot de bestelauto.
- In artikel 3.8, eerste lid, onderdeel c, 'artikel 3.4, eerste lid' vervangen door: 3.4, zevende lid.
- In artikel 3.10, tweede lid, onderdeel a, 'van een weggedeelte waar sprake is van' schrappen.
- In artikel 3.11, eerste lid, 'Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur' vervangen door: Bij of krachtens de algemene maatregel van bestuur.
- Artikel 3.12, eerste lid, herformuleren als: De vaststelling van de algemene maatregel van bestuur, of van een krachtens die maatregel vast te stellen regeling bedoeld in artikel 3.10, eerste lid, geschiedt na overleg met de besturen van de desbetreffende provincies, gemeenten, waterschappen en regionale openbare lichamen.
- Artikel 3.12, tweede lid, herformuleren als: Een weggedeelte dat bij een ander dan het Rijk in beheer is, wordt niet eerder aangewezen dan nadat overleg heeft plaatsgevonden met het bestuur van het openbaar lichaam dat het weggedeelte in beheer heeft.
- In artikel 4.3, eerste lid, in het bijschrift bij de formule tot uitdrukking brengen dat er sprake kan zijn van verschillende onderling afwijkende verschuldigde spitstarieven.
- Artikel 4.6, vijfde lid, herformuleren als: Onze Minister stelt nadere regels over de beveiligingsmodule en de netwerktoegangsmodule.
- In artikel 4.7, vierde lid, 'ingevolge artikel 4.12' vervangen door: ingevolge artikel 4.11.
- In artikel 4.7, vierde lid, 'rechtspersoon houder meldt' vervangen door: rechtspersoon meldt.

- Artikel 4.8, eerste lid, onderdeel c, schrappen in verband met doublure met artikel 4.7, tweede lid.
- In artikel 4.9, zesde lid, 'niet voldoet aan' vervangen door: niet langer voldoet aan.
- In de aanhef van paragraaf 4.3 'communicatie-onderdeel' vervangen door netwerktoegangsmodule.
- In artikel 4.10, eerste lid, 'De uitrusting' vervangen door: Het uitrusten.
- In artikel 4.10, eerste lid, 'ingevolge artikel 4.12' vervangen door: ingevolge artikel 4.11.
- In artikel 4.10, derde lid, onderdeel e, 'communicatie-onderdeel' vervangen door: netwerktoegangsmodule. Indien een andere module is bedoeld deze toevoegen aan de in artikel 4.6 genoemde uitrustings-eisen.
- In artikel 4.11, derde lid, 'communicatie-onderdeel' vervangen door: netwerktoegangsmodule. Indien een andere module is bedoeld deze toevoegen aan de in artikel 4.6 genoemde uitrustings-eisen.
- In artikel 4.12, derde lid, 'worden vastgesteld het voor de verlening van de erkenning geldende tarief' vervangen door: wordt het voor de verlening van de erkenning geldende tarief vastgesteld.
- Artikel 4.17, eerste of vierde lid, in verband met doublure schrappen.
- In artikel 4.18, eerste lid, 'een erkenning indien' vervangen door: een erkenning, als bedoeld in artikel 4.17, eerste lid, indien.
- In artikel 4.18, derde lid, 'niet voldoet' vervangen door: niet langer voldoet.
- In artikel 5.2, eerste lid, onderdeel c, de verwijzing bezien.
- Artikel 5.3, tweede lid, schrappen in verband met doublure met het derde lid.
- Artikel 5.3, vijfde lid, dienovereenkomstig aanpassen
- De verwijzingen naar de Algemene wet bestuursrecht in artikel 5.8, tweede lid, en 5.10, tweede lid, in overeenstemming brengen met de nummering van de vierde tranche zoals opgenomen in Kamerstukken I, 2006/07, A.
- In artikel 5.12, zevende lid, de verwijzing naar artikel 5.3, eerste of tweede lid, nader bezien.
- In artikel 5.13, zesde lid, 'bedoeld in het eerste en in het tweede lid' vervangen door: bedoeld in het derde lid.
- In artikel 6.4, eerste lid, '4.8' vervangen door: 4.10 en 'keuringscertificaat' vervangen door: 'uitrustingscertificaat'.
- Artikel 7.3, onderdeel A, schrappen.