

VOORSTEL VAN WET

Belasting ter zake van het rijden met motorrijtuigen (Wet kilometerheffing)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen, lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het mede met het oog op de verbetering van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving wenselijk is belastingen ter zake van motorrijtuigen meer afhankelijk te maken van het gebruik;

Zo is het dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

HOOFDSTUK 1. Algemene bepalingen

§ 1.1. Belastbaar feit

Artikel 1.1

1. Onder de naam "kilometerheffing" wordt een belasting geheven ter zake van het rijden met een motorrijtuig in Nederland.

2. De kilometerheffing wordt geheven naar de volgende tarieven:

- a. een basistarief;
- b. een brandstoftarief;
- c. een congestietarief;
- d. een tarief zware vrachtauto's.

§ 1.2. Definities

Artikel 1.2

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. motorrijtuig: een voertuig dat is bestemd om anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het voertuig aanwezig;
- b. rijden met een motorrijtuig: het voortbewegen van een motorrijtuig uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan dat motorrijtuig aanwezig;
- c. personenauto: een motorrijtuig op drie of meer wielen, ingericht voor personenvervoer en wel voor het vervoer van niet meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen;
- d. bestelauto: een motorrijtuig op drie of meer wielen niet zijnde een personenauto of een autobus, met een toegestane maximummassa van 3500 kg of minder;
- e. motorrijwiel: een motorrijtuig op twee wielen, alsmede een dergelijk motorrijtuig dat is verbonden met een zijspanwagen;
- f. autobus: een motorrijtuig op drie of meer wielen dat is ingericht voor personenvervoer en wel voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen;
- g. vrachtauto: een motorrijtuig, niet zijnde een personenauto, een bestelauto, een motorrijwiel of een autobus;
- h. aanhangwagen: een voertuig, niet zijnde een motorrijtuig, dat kennelijk is bestemd om te worden voortbewogen door een motorrijtuig;
- i. koppelinrichting: een aan een motorrijtuig bevestigde inrichting met behulp waarvan het motorrijtuig kan worden verbonden met een aanhangwagen;
- j. bedrijfsvoorraad: de voorraad motorrijtuigen van een bedrijf van een natuurlijk persoon of rechtspersoon waaraan een erkenning als bedoeld in hoofdstuk IV, paragraaf 5, van de Wegenverkeerswet 1994 is verleend;
- k. herstelbedrijf: een bedrijf dat in opdracht van derden aan motorrijtuigen onderhoudswerkzaamheden of reparaties verricht dan wel veranderingen aanbrengt;
- l. eigen massa: de massa van het voertuig in bedrijfsvaardige staat met inbegrip van de bedrijfsstoffen, reservedelen en gereedschappen die behoren tot de normale uitrusting;
- m. toegestane maximummassa: de eigen massa van het voertuig vermeerderd met de voor het voertuig toegestane maximummassa aan lading, of indien het een vrachtauto met koppelinrichting betreft, de eigen massa en de toegestane maximummassa aan lading van de vrachtauto zonder koppelinrichting, verhoogd

met de hoogst toegestane maximummassa van een aanhangwagen waarmee de vrachtauto kan worden verbonden;

n. zware vrachtauto: een vrachtauto of een vrachtauto met koppelinrichting, uitsluitend bedoeld voor goederenvervoer over de weg, waarvan de toegestane maximummassa 12000 kg of meer bedraagt;

o. categorie NIET-EURO: een zware vrachtauto waarvan de motor niet voldoet aan de eisen, vastgelegd in regel A of regel B van de tabel in punt 8.3.1.1 van bijlage I bij richtlijn nr. 88/77/EEG van de Raad van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigde gassen en deeltjes door dieselmotoren bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PbEG L 36), naar de tekst zoals deze is gewijzigd bij richtlijn nr. 91/542/EEG van de Raad van 1 oktober 1991 (PbEG L 295);

p. categorie EURO I: een zware vrachtauto waarvan de motor voldoet aan de eisen, vastgelegd in regel A van de tabel, genoemd in onderdeel o;

q. categorie EURO II en schoner: een zware vrachtauto waarvan de motor voldoet aan de eisen, vastgelegd in regel B van de tabel, genoemd in onderdeel o;

r. mobimeter: de voorziening die het aantal met het motorrijtuig gereden kilometers, de plaatsen waar en de tijdstippen waarop die kilometers met het motorrijtuig zijn gereden en de belasting registreert op en bewaart op daarvoor bestemde gegevensdragers en met behulp waarvan aangifte wordt gedaan;

s. weg: een voor het openbaar rijverkeer of ander landverkeer openstaande verkeersbaan, met inbegrip van de daartoe behorende berm en zijvakken;

t. hoofdweg: een weg die blijkens een plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, een verbinding van nationaal belang vormt;

u. benzine: lichte olie als bedoeld in artikel 27, eerste lid, onderdeel a, van de Wet op de accijns;

v. dieselolie: halfzware olie en gasolie als bedoeld in artikel 27, eerste lid, onderdeel b, van de Wet op de accijns;

w. Onze Minister: Onze Minister van Financiën.

Artikel 1.3

1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt onder personenauto mede verstaan een motorrijtuig op drie of meer wielen met een toegestane maximummassa van 3 500 kg of minder met een laadruimte, zulks met uitzondering van een motorrijtuig met een laadruimte die in haar geheel is voorzien van een vlakke laadvloer en die:

a. een lengte heeft van ten minste 200 cm en over ten minste 200 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 130 cm; dan wel

b. ingeval de laadruimte minder dan 25 cm hoger is dan de cabine:

1°. een lengte heeft van ten minste 125 cm en over ten minste 125 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 98 cm; en

2°. van de bestuurderszitplaats is afgescheiden door een vaste wand over ten minste de gehele breedte van de cabine, welke wand direct achter de zitplaats is aangebracht en ten minste dezelfde hoogte heeft als de bestuurderscabine; en

3°. niet is voorzien van zijruiten dan wel is voorzien van niet meer dan een aan de rechterzijde van de laadruimte aangebrachte zijruit; dan wel

c. ingeval de laadruimte ten minste 25 cm hoger is dan de cabine:

1°. een lengte heeft van ten minste 125 cm en over ten minste 125 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 98 cm; en

2°. van de bestuurderszitplaats is afgescheiden door een vaste wand over ten minste de gehele breedte van de cabine, welke wand direct achter de bestuurderszitplaats is aangebracht en een hoogte heeft van ten minste 30 cm; en

3°. niet is voorzien van zijruiten dan wel is voorzien van niet meer dan een aan de rechterzijde van de laadruimte aangebrachte zijruit; dan wel

d. ingeval het motorrijtuig een dubbele cabine heeft met zitruimte achter de bestuurder voor één rij naast elkaar in de rijrichting zittende personen:

1°. over ten minste 150 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 130 cm; en

2°. voor ten minste 40 percent van de lengte voor het hart van de achterste as is geplaatst en een lengte heeft van:

I. ten minste 150 cm; en

II. ten minste twee derde van de lengte die de laadruimte zou hebben indien de zitruimte achter de bestuurder zou ontbreken; en

III. ten minste twee maal die van de cabine, tenzij de cabine een hoogte heeft van ten minste 130 cm; en

3°. van de cabine is afgescheiden door een vaste wand over ten minste de gehele breedte van de cabine, welke wand direct achter de zitruimte is aangebracht en ten minste dezelfde hoogte heeft als de cabine; en

4°. niet is voorzien van zijruiten dan wel is voorzien van niet meer dan een aan de rechterzijde van de laadruimte aangebrachte zijruit.

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot:

- a. de wijze waarop de hoogte en de lengte van de laadruimte en van de cabine worden vastgesteld alsmede op welke wijze het verschil in hoogte tussen de cabine en de laadruimte wordt vastgesteld;
- b. de constructie-technische afwerking van de laadruimte;
- c. de hoogte, de plaats, de constructiewijze en de bevestigingswijze van de vaste wand.

Artikel 1.4

Bij algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld waarbij met een motorrijwiel wordt gelijkgesteld een motorrijtuig op meer dan twee wielen dat uit hoofde van zijn bouw overeenkomst vertoont met een motorrijwiel.

§ 1.3. Belastingplichtige

Artikel 1.5

1. De belasting wordt geheven van degene die bij aanvang van het tijdvak, bedoeld in artikel 1.19, het motorrijtuig houdt.

2. Een motorrijtuig wordt gehouden door:

- a. degene op wiens naam het voor het motorrijtuig opgegeven kenteken is gesteld in het kentekenregister, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel i, van de Wegenverkeerswet 1994;
- b. degene die het motorrijtuig waarvoor geen kenteken is opgegeven, feitelijk ter beschikking heeft;
- c. degene die het motorrijtuig als dat in het buitenland is geregistreerd, in Nederland feitelijk ter beschikking heeft;
- d. degene op wiens naam het kenteken bedoeld in artikel 37, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994, is gesteld, indien voor het motorrijtuig op grond van die bepaling geen kenteken door de Dienst Wegverkeer behoeft te zijn opgegeven.

3. Als degene die het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft als bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, wordt beschouwd degene ten aanzien van wie het rijden met het motorrijtuig is geconstateerd.

Artikel 1.6

1. Indien het motorrijtuig waarvoor een kenteken is opgegeven, feitelijk en niet geheel voorbijgaand ter beschikking staat van een ander dan degene op wiens naam het opgegeven kenteken is gesteld, kan de inspecteur:

- a. die ander op gezamenlijk verzoek aanmerken als degene die het motorrijtuig houdt;
- b. die ander ambtshalve aanmerken als degene die het motorrijtuig houdt.

2. De inspecteur neemt de beslissing op het verzoek, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, en de beslissing, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, bij voor bezwaar vatbare beschikking.

§ 1.4. Maatstaf

Artikel 1.7

1. De kilometerheffing wordt geheven over het aantal kilometers dat met het motorrijtuig in Nederland is gereden, met uitzondering van het brandstoftarief dat naar een vast bedrag wordt geheven.

2. Voor motorrijtuigen die behoren tot een bedrijfsvoorraad, en voor motorrijtuigen die ter bewerking bij een herstelbedrijf zijn, kan de belasting in afwijking van het eerste lid onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden worden geheven per ten behoeve van die motorrijtuigen opgegeven kenteken als bedoeld in artikel 37, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 over het aantal kilometers dat met die motorrijtuigen onder dat kenteken is gereden.

§ 1.5. Mobimeter

Artikel 1.8

De kilometerheffing is gebaseerd op het aantal kilometers, alsmede de plaatsen waar en de tijdstippen waarop die kilometers met het motorrijtuig zijn gereden, zoals die zijn vastgelegd en bewaard in de mobimeter, tenzij blijkt dat de mobimeter niet goed heeft gefunctioneerd of dat het motorrijtuig niet is voorzien van een mobimeter.

Artikel 1.9

1. De houder van een motorrijtuig draagt er zorg voor dat tijdens het rijden in of op het motorrijtuig een mobimeter van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd type aanwezig is.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig waarvan de houder niet in Nederland zijn hoofdverblijf heeft of is gevestigd.
3. De houder zorgt zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vijf werkdagen, voor reparatie van de mobimeter, indien het signaal, bedoeld in artikel 1.10, derde lid, onderdeel i, uitvalt.
4. Indien de houder door de inspecteur in kennis wordt gesteld dat de mobimeter de functie, bedoeld in artikel 1.10, derde lid, onderdeel i, verricht, maar overigens niet voldoet aan de functies bedoeld in artikel 1.10, derde lid, zorgt de houder zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vijf werkdagen, voor reparatie van de mobimeter.

Artikel 1.10

1. De mobimeter is van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd type.
2. De goedkeuring, bedoeld in het eerste lid, wordt tegen betaling van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen tarief verleend, indien het type blijkens een keuring voldoet aan de bij of krachtens het derde en vierde lid gestelde eisen.
3. De mobimeter verricht in ieder geval de volgende functies:
 - a. de registratie van het aantal gereden kilometers;
 - b. de registratie van de perioden waarin het motorrijtuig zich bevindt op een krachtens artikel 2.11, eerste lid, aangewezen weggedeelte en het aantal op dat weggedeelte gereden kilometers;
 - c. de registratie van het aantal in het buitenland gereden kilometers dat bij de vaststelling van de verschuldigde belasting buiten aanmerking wordt gelaten;
 - d. de registratie van de in het tijdvak verschuldigd geworden belasting;
 - e. het de houder aangifte kunnen laten doen als bedoeld in artikel 1.21, tweede en derde lid;
 - f. het opslaan van de aangiften, bedoeld in onderdeel e;
 - g. het bewaren van de gegevens bedoeld in de onderdelen a tot en met f;
 - h. het beperken van de toegang tot de in onderdelen a en b bedoelde gegevens tot de houder en de bestuurders van het motorrijtuig;
 - i. het kenbaar maken van het functioneren door middel van een daartoe bestemd signaal en
 - j. het kenbaar maken van de voor het desbetreffende motorrijtuig geldende tarieven.
4. Bij regeling van Onze Minister en Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de functies van de mobimeter, bedoeld in het derde lid.
5. De keuring, bedoeld in het tweede lid, wordt verricht door een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen keuringsinstantie.
6. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat worden nadere regels gesteld met betrekking tot dit artikel. Daarbij wordt bepaald dat een mobimeter, behorende tot een goedgekeurd type, is voorzien van een in de regeling vast te stellen keurmerk.

Artikel 1.11

1. De houder van een motorrijtuig bezit een keuringscertificaat voor de mobimeter. Bij regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen eisen worden gesteld aan de vorm en uitvoering van het keuringscertificaat, alsmede het tonen van het certificaat.
2. Een keuringscertificaat is geldig voor de duur van een jaar, met ingang van de dag van afgifte.

Artikel 1.12

1. Een keuringscertificaat wordt op aanvraag en tegen betaling van het bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde tarief, afgegeven indien uit een keuring blijkt dat de mobimeter behoort tot een krachtens artikel 1.10, eerste lid, goedgekeurd type en functioneert.
2. Ten behoeve van de keuring van de mobimeter stelt de aanvrager de mobimeter en het betrokken motorrijtuig ter beschikking.
3. Tegen een beschikking tot weigering van het afgeven van een keuringscertificaat kan een belanghebbende bezwaar maken of administratief beroep instellen bij de Dienst Wegverkeer. Artikel 90, tweede tot en met zesde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 1.13

1. Keuringscertificaten worden overeenkomstig bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels afgegeven door:

a. de Dienst Wegverkeer in het kader van een door deze dienst verrichte keuring van de mobimeter waarvoor het keuringscertificaat wordt gevraagd, of

b. een ingevolge artikel 1.14 erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon in het kader van een door deze verrichte keuring van de mobimeter waarvoor het keuringscertificaat wordt gevraagd.

2. Artikel 79 van de Wegenverkeerswet 1994 is van overeenkomstige toepassing op het afgeven van een keuringscertificaat.

Artikel 1.14

1. De Dienst Wegverkeer kan aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon een erkenning verlenen waardoor deze bevoegd is een keuringscertificaat af te geven voor een mobimeter.

2. Een erkenning kan slechts worden verleend aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een erkenning als bedoeld in artikel 83 van de Wegenverkeerswet 1994, is verleend.

3. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat worden voorschriften vastgesteld die aan een erkenning worden verbonden en worden met betrekking tot die voorschriften regels vastgesteld.

4. De krachtens het eerste lid erkende natuurlijke personen of rechtspersonen zijn verplicht de door de aanvrager ter keuring aangeboden mobimeter te keuren.

5. Het is een ieder aan wie niet een erkenning als bedoeld in het eerste lid is verleend, verboden zich zodanig te gedragen, dat de indruk wordt gewekt, dat zodanige erkenning aan hem is verleend.

Artikel 1.15

1. Op de aanvraag en de verlening van een erkenning als bedoeld in artikel 1.14, is artikel 84, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 van overeenkomstige toepassing.

2. De erkenning wordt geweigerd indien een reeds aan de aanvrager verleende erkenning is ingetrokken in een direct aan de datum van indiening van de aanvraag voorafgaande periode van twaalf weken, dan wel van zes maanden ingeval reeds twee of meer keren een dergelijke aan de aanvrager verleende erkenning is ingetrokken.

Artikel 1.16

Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat worden regels gesteld met betrekking tot:

a. de steekproefsgewijze herkeuring van mobimeters;

b. het laten uitvoeren van keuringen, met het oog op het toezicht op het verrichten van keuringen door erkenninghouders, en

c. overige onderwerpen met het oog op het toezicht op erkenninghouders.

Artikel 1.17

1. De Dienst Wegverkeer trekt een erkenning als bedoeld in artikel 1.14 in, indien degene aan wie die erkenning is verleend, daarom verzoekt.

2. De Dienst Wegverkeer kan een erkenning intrekken of wijzigen, indien degene aan wie de erkenning is verleend:

a. niet meer voldoet aan de voor de erkenning gestelde eisen;

b. in strijd met de eisen, genoemd in artikel 1.12, eerste lid, een keuringscertificaat afgeeft;

c. weigert een keuringscertificaat af te geven, hoewel de mobimeter voldoet aan de in artikel 1.12, eerste lid, bedoelde eisen;

d. niet meer voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 1.14, derde lid, of

e. handelt in strijd met een of meer andere uit de erkenning voortvloeiende verplichtingen.

3. De Dienst Wegverkeer kan in de gevallen, bedoeld in het tweede lid, onderdelen a en b, een erkenning schorsen voor een door hem daarbij vast te stellen termijn, die ten hoogste twaalf weken bedraagt.

4. Een erkenning vervalt zodra de erkenninghouder niet meer voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 1.14, tweede lid.

§ 1.6. Wijze van heffing

Artikel 1.18

1. De belasting die wordt geheven naar het aantal gereden kilometers, wordt verschuldigd voor iedere kilometer op het tijdstip dat de kilometer is gereden.
2. De belasting die wordt geheven naar een vast bedrag, wordt verschuldigd op het tijdstip waarop het tijdvak bedoeld in artikel 1.19, eindigt.

Artikel 1.19

1. Het tijdvak waarover de belasting wordt voldaan, is:
 - a. één maand indien in die periode ten minste 1000 kilometer in Nederland met het motorrijtuig is gereden;
 - b. een veelvoud van één maand, doch ten hoogste twaalf maanden, indien in de laatste maand van die periode de duizendste kilometer van die periode in Nederland met het motorrijtuig is gereden;
 - c. twaalf maanden indien in die periode met het motorrijtuig minder dan 1000 kilometer in Nederland is gereden.
2. Bij wijziging van de tenaamstelling van het kentekenbewijs wegens wisseling van de houder van het motorrijtuig in het tijdvak, bedoeld in het eerste lid, wordt de belasting door degene die zijn houderschap beëindigt, voldaan over het tijdvak dat aanvangt bij de aanvang van dat tijdvak en eindigt op het tijdstip dat die wijziging ingaat, en vervolgens van de houder over het tijdvak dat aanvangt met ingang van de dag van dagtekening van die wijziging en dat eindigt op het tijdstip waarop het tijdvak, bedoeld in het eerste lid, eindigt.
3. In afwijking van het eerste lid kan de belasting voor een motorrijtuig van een houder die niet in Nederland zijn hoofdverblijf heeft of is gevestigd, op verzoek van die houder ook worden voldaan over een tijdvak van één dag, van drie dagen of van vijftien dagen.

Artikel 1.20

1. Voor een motorrijtuig waarvoor een kenteken is opgegeven, vangt het tijdvak aan met ingang van de dag van dagtekening van de eerste tenaamstelling op het voor dat motorrijtuig afgegeven kentekenbewijs en vervolgens telkenmale een periode als bedoeld in artikel 1.19, later.
2. Voor een motorrijtuig waarvoor geen kenteken is opgegeven, vangt het tijdvak aan met ingang van de dag waarop het rijden met het motorrijtuig wordt geconstateerd, en vervolgens, zolang voor dat motorrijtuig nog geen kenteken is opgegeven, telkenmale een periode als bedoeld in artikel 1.19, later.
3. Voor een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig dat in Nederland feitelijk ter beschikking staat, vangt het tijdvak aan met ingang van de dag dat het rijden met dat motorrijtuig in Nederland aanvangt.

Artikel 1.21

1. De in een tijdvak verschuldigd geworden belasting wordt op aangifte voldaan.
2. De aangifte wordt met behulp van de mobimeter gedaan door middel van telecommunicatie als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel c, van de Telecommunicatiewet.
3. Bij regeling van Onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat worden regels gesteld met betrekking tot de aangifte, bedoeld in het tweede lid.
4. Het tweede lid is niet van toepassing op een motorrijtuig waarin of waarop geen mobimeter of geen functionerende mobimeter aanwezig is.
5. Hoofdstuk II van de Algemene wet inzake rijksbelastingen is, met uitzondering van artikel 8, tweede lid, niet van toepassing op de aangifte bedoeld in het tweede lid.

Artikel 1.22

In afwijking van artikel 22j van de Algemene wet inzake rijksbelastingen vangt de termijn voor het maken van bezwaar tegen de aangifte, bedoeld in artikel 1.21, tweede lid, twee weken na de dag van de voldoening aan.

Artikel 1.23

1. Het bedrag aan in een tijdvak verschuldigd geworden belasting wordt naar beneden afgerond op gehele euro's.

2. Indien de houder van het motorrijtuig bij een aangifte als bedoeld in artikel 1.21, tweede lid, de ontvanger in afwijking van artikel 19, eerste lid, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen machtigt tot automatische incasso zonder afzonderlijke specificatie, wordt een korting verleend op het bedrag van de verschuldigd geworden belasting. Deze korting bedraagt € 1 per tijdvak maar niet meer dan de in het tijdvak verschuldigd geworden belasting.

3. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot het verlenen van de korting, bedoeld in het tweede lid.

HOOFDSTUK 2. Tarieven

§ 2.1. Algemeen

Artikel 2.1

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt:

- a. uitgegaan van het motorrijtuig zoals het is ingericht bij de aanvang van het tijdvak,
- b. de eigen massa van het motorrijtuig afgerond tot het naaste honderdtal kilogrammen, met dien verstande dat 50 kg naar beneden wordt afgerond, en
- c. de toegestane maximummassa van het motorrijtuig afgerond tot het naaste duizendtal kilogrammen, met dien verstande dat een gedeelte van 1000 kg naar beneden wordt afgerond.

2. Voor een personenauto of een bestelauto die is voorzien van een installatie voor het verplaatsen of vastzetten van een rolstoel, wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden, op verzoek het gewicht van die installatie niet meegerekend bij het vaststellen van de eigen massa van het motorrijtuig. De inspecteur beslist op het verzoek bij voor bezwaar vatbare beschikking.

3. Voor een personenauto of een bestelauto die is ingericht en bestemd om mede te worden aangedreven door een elektromotor, kan op verzoek door de inspecteur bij voor bezwaar vatbare beschikking worden vastgesteld dat het gewicht van de elektromotor en de daarbij behorende accu's niet worden meegerekend bij het vaststellen van de eigen massa van het motorrijtuig, indien:

- a. de aandrijving door de elektromotor zodanig is dat de elektrische energie voor een actieradius van ten minste 24 kilometer aangesloten stadsverkeer uitsluitend door een batterij of door een brandstofcel kan worden geleverd;
- b. het piekvermogen van de voor de aandrijving bestemde elektromotor ten minste 15% van het maximumvermogen van de verbrandingsmotor bedraagt.

4. Bij algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot de toepassing van het bepaalde in het derde lid.

Artikel 2.2

Voor motorrijtuigen behorende tot een bedrijfsvoorraad of die voor onderhoud of reparatie bij een herstelbedrijf zijn, bedraagt het basistarief het in artikel 2.3 genoemde bedrag voor een personenauto met een eigen massa van 1000 kg en bedraagt het brandstoftarief nihil.

§ 2.2. Basistarief

Artikel 2.3

1. Voor een personenauto bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan benzine:

bij een eigen massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg eigen massa boven
500 of minder	0,9 eurocent		
600	1,0 eurocent		
700	1,2 eurocent		
800	1,5 eurocent		
900 tot en met 1400	1,8 eurocent	0,4 eurocent	900 kg
1500 tot en met 2200	4,4 eurocent	0,6 eurocent	1500 kg
2300 tot en met 2600	9,2 eurocent	0,7 eurocent	2300 kg
2700 en meer	12,2 eurocent	0,8 eurocent	2700 kg

2. Voor een personenauto bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan dieselolie:

bij een eigen massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg eigen massa boven
500 of minder	0,7 eurocent		
600	0,8 eurocent		
700	0,9 eurocent		
800	1,1 eurocent		
900 tot en met 1400	1,4 eurocent	0,4 eurocent	900 kg
1500 tot en met 2200	3,7 eurocent	0,5 eurocent	1500 kg
2300 tot en met 2600	8,0 eurocent	0,7 eurocent	2300 kg
2700 en meer	10,7 eurocent	0,8 eurocent	2700 kg

3. Voor een personenauto bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die niet uitsluitend wordt ontleend aan benzine of dieselolie:

bij een eigen massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg eigen massa boven
500 of minder	0,4 eurocent		
600	0,6 eurocent		
700	0,7 eurocent		
800	0,9 eurocent		
900 tot en met 1400	1,3 eurocent	0,3 eurocent	900 kg
1500 tot en met 2200	3,6 eurocent	0,5 eurocent	1500 kg
2300 tot en met 2600	7,8 eurocent	0,6 eurocent	2300 kg
2700 en meer	10,3 eurocent	0,7 eurocent	2700 kg

Artikel 2.4

1. Voor een bestelauto bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan benzine:

bij een eigen massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg eigen massa boven
500 of minder	0,6 eurocent		
600 en hoger	0,9 eurocent	0,1 eurocent	600 kg

2. Voor een bestelauto bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan dieselolie:

bij een eigen massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg eigen massa boven
600 of minder	0,5 eurocent		
700 en hoger	0,6 eurocent	0,1 eurocent	700 kg

3. Voor een bestelauto bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die niet uitsluitend wordt ontleend aan benzine of dieselolie:

bij een eigen massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg eigen massa boven
900 of minder	0,5 eurocent		
1000 en hoger	0,6 eurocent	0,1 eurocent	1000 kg

Artikel 2.5

Voor een motorrijwiel bedraagt het basistarief per kilometer 1,9 eurocent.

Artikel 2.6

1. Voor een autobus bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan benzine:

bij een eigen massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg eigen massa boven
1000 of minder	7,7 eurocent		
1100 en meer	10,0 eurocent	0,5 eurocent	1100 kg

2. Voor een autobus bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan dieselolie:

bij een eigen massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg eigen massa boven
1000 of minder	4,0 eurocent		
1100 en meer	5,0 eurocent	0,5 eurocent	1100 kg

3. Voor een autobus bedraagt het basistarief per kilometer bij aandrijving door een kracht die niet uitsluitend wordt ontleend aan benzine of dieselolie:

bij een eigen massa in kilogrammen van		vermeerderd met	per 100 kg eigen massa boven
1000 of minder	4,0 eurocent		
1100 en meer	5,0 eurocent	0,5 eurocent	1100 kg

Artikel 2.7

1. Voor een vrachtauto bedraagt het basistarief per kilometer 1,86 eurocent.

2. In afwijking van het eerste lid bedraagt het basistarief per kilometer voor een zware vrachtauto nihil.

Artikel 2.8

1. Voor een personenauto, een bestelauto of een autobus, verbonden met één of meer aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg, wordt het basistarief van het trekkende motorrijtuig vermeerderd met 10% voor elk van die aanhangwagens.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op aanhangwagens die zijn ingericht en worden gebruikt als kampeeraanhangwagen.

§ 2.3. Brandstoftarief

Artikel 2.9

1. Voor een personenauto die voldoet aan het tweede of derde lid, is per tijdvak een brandstoftarief verschuldigd.

2. Het brandstoftarief voor een personenauto bedraagt voor een tijdvak van één maand bij aandrijving door een kracht die:

a. wordt ontleend aan dieselolie:

- € 14,48 bij een eigen massa van 500 kg of minder;
- € 17,09 bij een eigen massa van 600 kg;
- € 19,70 bij een eigen massa van 700 kg;
- € 22,31 bij een eigen massa van 800 kg;
- € 26,06 bij een eigen massa van 900 kg of meer, vermeerderd met € 2,68 per 100 kg eigen massa boven 900 kg.

b. niet uitsluitend wordt ontleend aan benzine of dieselolie:

- € 17,32 bij een eigen massa van 500 kg of minder;
- € 20,76 bij een eigen massa van 600 kg;
- € 24,20 bij een eigen massa van 700 kg;
- € 27,64 bij een eigen massa van 800 kg;
- € 30,19 bij een eigen massa van 900 kg of meer, vermeerderd met € 3,20 per 100 kg eigen massa boven 900 kg.

3. In afwijking van het tweede lid, onderdeel b, bedraagt het aldaar bedoelde brandstoftarief nihil bij een eigen massa van 800 kg of minder en € 3,33 bij een eigen massa van 900 kg of meer, vermeerderd met € 3,33 per 100 kg eigen massa boven 900 kg bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan aardgas en eveneens bij aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan vloeibaar gemaakt petroleumgas, indien:

a. voor de personenauto een typegoedkeuring is verleend als bedoeld in artikel 22 van de Wegenverkeerswet 1994 dan wel een individuele goedkeuring als bedoeld in artikel 26 van die wet, met toepassing van de normen zoals die zijn opgenomen in richtlijn nr. 70/220/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de luchtverontreiniging door gassen afkomstig van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen (PbEG L 76), zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij richtlijn nr. 94/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 maart 1994 (PbEG L 100), dan wel met betrekking tot personenauto's waarvoor na 31 december 2000 het kenteken is opgegeven, zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij richtlijn nr. 98/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 (PbEG L 350);

b. de personenauto is voorzien van een installatie die tot gevolg heeft dat de emissies van die personenauto ten minste 30% lager zijn dan de emissienormen zoals opgenomen in de in onderdeel a bedoelde richtlijn;

c. de installatie, bedoeld in onderdeel b, voldoet aan de door Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vastgestelde eisen die in ieder geval betrekking hebben op:

- 1°. de ongevoeligheid van de installatie voor de brandstofsamenstelling;
- 2°. het niet kunnen wijzigen van de afstelling van het systeem, anders dan door of onder toezicht van de fabrikant of leverancier;
- 3°. het voorzien zijn van een systeem dat de correcte werking van de installatie bewaakt en de bestuurder daarover inlicht;

d. met betrekking tot de personenauto overeenkomstig de door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde bepalingen in het kentekenregister en op het kentekenbewijs de aanduiding G3 is opgenomen.

4. Het brandstoftarief bedraagt:

a. voor een periode van twee of meer maanden het in het tweede onderscheidenlijk derde lid bedoelde bedrag, vermenigvuldigd met het aantal maanden dat in dat tijdvak gelegen is, en

b. voor een periode van minder dan één maand een evenredig deel van het in het tweede onderscheidenlijk derde lid bedoelde bedrag.

§ 2.4. Congestietarief

Artikel 2.10

Voor een motorrijtuig is per kilometer, gereden op een krachtens artikel 2.11, eerste lid, aangewezen weggedeelte tijdens een daartoe aangewezen periode, het congestietarief verschuldigd.

Artikel 2.11

1. Een weggedeelte waarop het congestietarief van toepassing is, alsmede de periode waarin het congestietarief van toepassing is, wordt aangewezen door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Onze Minister.
2. Een weggedeelte kan slechts voor het congestietarief worden aangewezen, indien het onderdeel is van:
 - a. een hoofdweg met structurele of verwachte structurele congestie;
 - b. een weg die in dezelfde verbinding voorziet als een hoofdweg met structurele congestie of verwachte structurele congestie, of
 - c. een weg, gelegen buiten de bebouwde kom, als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994, met structurele congestie of verwachte structurele congestie.
3. Een weggedeelte als bedoeld in het tweede lid, dat bij een ander dan het Rijk in beheer is, wordt slechts aangewezen op verzoek van het bestuur van het openbaar lichaam dat het weggedeelte in beheer heeft.
4. Bij algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld voor de vaststelling van structurele congestie en kunnen nadere regels worden gesteld voor de aanwijzing, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 2.12

1. Op de voorbereiding van een besluit als bedoeld in artikel 2.11, eerste lid, is de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure van toepassing.
2. Bij de voorbereiding van het ontwerp voor een besluit als bedoeld in het eerste lid, betrekken Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de besturen van de desbetreffende provincies, gemeenten, waterschappen en regionale openbare lichamen als bedoeld in de Kaderwet bestuur in verandering.
3. Bij de voorbereiding wordt in elk geval nagegaan welke gevolgen van de toepassing van het congestietarief zijn te verwachten voor het verkeer op de wegen, gelegen in de omgeving van het desbetreffende weggedeelte.

Artikel 2.13

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat zendt periodiek aan de Staten-Generaal een overzicht bevattende:
 - a. de weggedeelten die voldoen aan de vereisten, bedoeld in artikel 2.11, tweede lid;
 - b. de weggedeelten die zijn aangewezen krachtens artikel 2.11, eerste lid;
 - c. de weggedeelten ter zake waarvan een aanwijzing als bedoeld in artikel 2.11, eerste lid, wordt overwogen.
2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat betreft de besturen van de provincies, van de regionale openbare lichamen als bedoeld in de Kaderwet bestuur in verandering, van de gemeenten en van de waterschappen in het gebied waarop het overzicht redelijkerwijs betrekking kan hebben dan wel betrekking heeft, bij het opstellen van het overzicht.

Artikel 2.14

1. Het congestietarief wordt bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, Onze Minister en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vastgesteld en kan verschillen per weggedeelte, alsmede per dag waarop en per periode waarin gebruik wordt gemaakt van het weggedeelte.
2. Bij algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de wijze van vaststelling van de hoogte van het congestietarief, die daarbij afhankelijk wordt gesteld van de categorie van structurele congestie die op het desbetreffende weggedeelte van toepassing is. De voordracht voor deze algemene maatregel van bestuur wordt niet eerder gedaan dan vier weken nadat het ontwerp aan beide kamers der Staten-Generaal is overgelegd.
3. Het tarief per kilometer bedraagt ten minste 5,0 eurocent en ten hoogste 75,0 eurocent.
4. Voor in het buitenland geregistreerde zware vrachtauto's is het tarief nihil.
5. In afwijking van het tweede lid, kan in de regeling bedoeld in het eerste lid, voor een periode van ten hoogste een half uur onmiddellijk voorafgaande aan, dan wel volgend op een periode als bedoeld in het eerste lid, met het oog op de verkeersveiligheid een ten opzichte van de laatstgenoemde periode lager tarief worden vastgesteld.

Artikel 2.15

Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister worden regels gesteld die ertoe strekken dat voor de weggebruiker het congestietarief, de plaats waar en de perioden gedurende welke dat tarief is verschuldigd, tijdig en duidelijk kenbaar zijn.

§ 2.5. Tarief zware vrachtauto's

Artikel 2.16

Voor een zware vrachtauto is per kilometer, gereden op een hoofdweg, het tarief zware vrachtauto's verschuldigd.

Artikel 2.17

Het tarief zware vrachtauto's bedraagt per kilometer in de categorie:

- | | |
|------------------------|---------------|
| 1°. NIET-EURO | 5,2 eurocent; |
| 2°. EURO I | 4,9 eurocent; |
| 3°. EURO II en schoner | 4,6 eurocent. |

HOOFDSTUK 3. Vrijstellingen en ontheffingen

§ 3.1. Vrijstellingen

Artikel 3.1

1. Van de kilometerheffing zijn vrijgesteld motorrijtuigen:
 - a. die zijn geregistreerd in het buitenland en in Nederland feitelijk ter beschikking staan van natuurlijke personen die hun hoofdverblijf buiten Nederland hebben;
 - b. waarvoor op grond van artikel 37, eerste lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994, geen kenteken hoeft te zijn opgegeven;
 - c. die behoren tot een bij ministeriële regeling aan te wijzen groep voertuigen, waarvoor op grond van artikel 37, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, geen kenteken hoeft te zijn opgegeven.
2. Het eerste lid, onderdeel a, is niet van toepassing op zware vrachtauto's.
3. Bij algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld met betrekking tot het eerste lid, onderdeel a.

§ 3.2. Ontheffingen

Artikel 3.2

1. De inspecteur verleent ontheffing van de kilometerheffing voor motorrijtuigen:
 - a. die worden gehouden door een museum als historisch exemplaar of daaraan als zodanig in bruikleen zijn afgestaan;
 - b. die uitsluitend worden gebruikt voor defensie;
 - c. die uitsluitend worden gebruikt door politie en brandweer en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;
 - d. die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt als uitleenbureau van openbare leeszaal en bibliotheken;
 - e. die uitsluitend worden gebruikt voor schooltandverzorging;
 - f. die uitsluitend worden gebruikt voor de Keuringsdienst van Waren en de Vleeskeuringsdienst;
 - g. die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt als vuilniswagen, kolkenzuiger of straatveegwagen;
 - h. die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van voor vernietiging bestemde dieren;
 - i. die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor de aanleg en het onderhoud van wegen;
 - j. die zijn ingericht voor het gebruik elders dan op wegen en uitsluitend worden gebruikt voor het landbouw- en het bosbouwbedrijf;
 - k. waarmee gewoonlijk slechts over een geringe afstand gebruik van de weg wordt gemaakt;
 - l. waarmee met het oog op een ingevolge hoofdstuk V van de Wegenverkeerswet 1994 te verrichten keuring van het motorrijtuig tijdens een voor het motorrijtuig geldende schorsing gebruik van de weg wordt

gemaakt op de dag waarop dat motorrijtuig naar aanleiding van de aanvraag van een keuringsbewijs aan een keuring wordt onderworpen;

m. die blijkens een geldige vergunning op grond van de Wet personenvervoer 2000, zijn bestemd om daarmee als personenauto openbaar vervoer of taxivervoer te verrichten en daarvoor geheel of nagenoeg geheel worden gebruikt;

n. die zijn ingericht en bestemd om uitsluitend te worden aangedreven door een elektromotor mits de elektrische energie uitsluitend door een batterij of door een brandstofcel wordt geleverd, of door een verbrandingsmotor die kan worden gevoed met waterstof;

o. die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van zieken en gewonden en die als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;

p. die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van een stoffelijk overschot;

q. die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van zieke en gewonde dieren en die als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;

r. die kennelijk zijn ingericht om te worden gebruikt door een gehandicapte en zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 250 cm³;

s. die zijn ingericht voor het vervoer van gevangenen en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;

t. die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van rolstoelgebruikers in groepsverband;

u. die zijn ingericht voor geldtransport en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;

v. die zijn geregistreerd in het buitenland en door een aldaar gevestigde werkgever ter beschikking zijn gesteld aan een als werknemer bij hem in dienst zijnde in Nederland wonende persoon, of

w. die zijn geregistreerd in het buitenland en worden gebruikt door een in Nederland wonend persoon die elders dan in Nederland:

1°. hoofd is van een eenmansbedrijf;

2°. lid is van een maatschap, of

3°. bestuurder, vennoot of aandeelhouder is van een onderneming, opgericht in de vorm van een vennootschap.

2. Bij algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld met betrekking tot dit artikel.

3. De inspecteur beslist over een aanvraag tot ontheffing bij voor bezwaar vatbare beschikking.

HOOFDSTUK 4. Naheffing en bestuurlijke boeten

§ 4.1. Naheffing

Artikel 4.1

Voor de toepassing van de Algemene wet inzake rijksbelastingen wordt met geheel of gedeeltelijk niet betaalde belasting gelijkgesteld de belasting die te weinig is geheven:

a. als gevolg van een verandering van het motorrijtuig waarvoor geen aanvraag is gedaan om aanpassing van het kentekenbewijs;

b. als gevolg van het feit dat het motorrijtuig ten onrechte is gerekend tot de categorie vrijgestelde motorrijtuigen, bedoeld in artikel 3.1, of dat niet is voldaan aan het krachtens het derde lid van dat artikel bepaalde;

c. als gevolg van het feit dat ten onrechte ontheffing van de kilometerheffing is verleend;

d. als gevolg van het feit dat niet wordt voldaan aan het bepaalde krachtens artikel 3.2, tweede lid, of dat niet wordt voldaan aan de aan de ontheffing verbonden voorwaarden en beperkingen;

e. als gevolg van het feit dat bij toepassing van artikel 1.7, tweede lid, niet wordt voldaan aan het bij of krachtens dat artikellid bepaalde.

§ 4.2. Bestuurlijke boeten

Artikel 4.2

1. Het niet voldoen aan artikel 1.9 vormt een verzuim ter zake waarvan de inspecteur een boete van ten hoogste € 4537 kan opleggen aan de houder.

2. De bevoegdheid tot het opleggen van de boete vervalt door verloop van vijf jaar na het einde van het kalenderjaar waarin het in het eerste lid bedoelde verzuim is geconstateerd.

Artikel 4.3

1. Het ontbreken van een bij de mobimeter behorend keuringscertificaat, vormt een verzuim ter zake waarvan de inspecteur een boete van ten hoogste € 4537 kan opleggen aan de houder.

2. De bevoegdheid tot het opleggen van de boete vervalt door verloop van vijf jaar na het einde van het kalenderjaar waarin het in het eerste lid bedoelde verzuim is geconstateerd.

HOOFDSTUK 5. Opsporings-en strafbepalingen

§ 5.1. Opsporing

Artikel 5.1

Op eerste vordering van een ambtenaar van de rijksbelastingdienst of van een opsporingsambtenaar als bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering, is de bestuurder van een motorrijtuig verplicht dat te doen stilstaan.

Artikel 5.2

1. Een ambtenaar als bedoeld in artikel 5.1, is bevoegd een motorrijtuig te onderwerpen aan een onderzoek en het daartoe te brengen of te doen brengen naar een nabij gelegen plaats. De houder van het motorrijtuig en bij diens afwezigheid de bestuurder van het motorrijtuig is verplicht desgevorderd zijn voor het onderzoek en het vervoer noodzakelijke medewerking te verlenen en de ambtenaar met het motorrijtuig te vervoeren.

2. Een ambtenaar als bedoeld in artikel 5.1, is bevoegd de werking van de in een motorrijtuig aanwezige mobimeter te onderzoeken.

§ 5.2. Strafbepaling

Artikel 5.3

Overtreding van artikel 1.14, vijfde lid, wordt gestraft met een geldboete van de derde categorie.

HOOFDSTUK 6. Bijzondere bepalingen

Artikel 6.1

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat zendt in overeenstemming met Onze Minister en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer binnen twee jaar na de inwerkingtreding van deze wet en vervolgens telkens na vier jaar, aan de Staten-Generaal een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk.

Artikel 6.2

1. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen met betrekking tot deze wet regels worden gesteld ter aanvulling van de in deze wet geregelde onderwerpen.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nadere regels worden gesteld ten behoeve van de uitvoering van de in het eerste lid bedoelde algemene maatregel van bestuur.

HOOFDSTUK 7. Slotbepalingen

Artikel 7.1

Deze wet treedt in werking op een bij wet te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende hoofdstukken en paragrafen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 7.2

Voor de bekendmaking van deze wet stelt Onze Minister de nummering van de artikelen, paragrafen en hoofdstukken van deze wet opnieuw vast en brengt hij de in deze wet voorkomende aanhalingen van artikelen, paragrafen en hoofdstukken daarmee in overeenstemming.

Artikel 7.3

Deze wet wordt aangehaald als: Wet kilometerheffing.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

DE MINISTER VAN FINANCIËN,

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

§ 1. Algemeen

§ 1.1. Inleiding

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de belastingheffing op motorrijtuigen meer afhankelijk te maken van het gebruik. Het bezit van een motorrijtuig staat niet meer centraal. Bij de kilometerheffing wordt de heffing die de overheid aan de burger oplegt, veel meer gerelateerd aan het gebruik en de mate van vervuiling van het motorrijtuig. Beoogd is daarmee een eerlijker wijze van heffing ten behoeve van de algemene middelen, het tegengaan van verslechtering van de leefomgeving, alsmede het terugdringen van congestie op het wegennet.

In verband daarmee wordt de motorrijtuigenbelasting (MRB) – behalve voor de zware vrachtauto's – en een deel van de belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM) vervangen door een belasting per gereden kilometer (kilometerheffing). In de nieuwe heffing wordt tevens een gedeelte van de huidige brandstofaccijns betrokken, alsmede voor zware vrachtauto's de huidige belasting zware motorrijtuigen (het Eurovignet). De nieuwe belasting zal beperkt zijn tot in Nederland gereden kilometers.

De kilometerheffing zal in eerste instantie bestaan uit:

- een basistarief;
- een brandstofftarief, en voorts
- een tarief voor zware vrachtauto's.

Daarnaast is nog van belang dat provinciale opcenten op het basistarief zullen worden geheven.

In een latere fase, na de invoering van bovengenoemde tarieven, zal tevens kunnen worden gedifferentieerd naar tijd en plaats wegens structurele congestie op aan te wijzen weggedeelten: het congestietarief. Bij de aanwijzing van weggedeelten voor het congestietarief zullen de belanghebbende decentrale overheden worden betrokken.

Uitgangspunt is dat de invoering van de kilometerheffing voor de automobilisten als groep niet tot hogere lasten mag leiden ten opzichte van de huidige te vervangen belastingen. Per individuele automobilist zullen echter verschillen kunnen optreden afhankelijk van gereden kilometrages. Het basistarief is per gereden kilometer gelijk, met dien verstande dat – evenals in de huidige MRB en BPM – wordt gedifferentieerd naar gewicht, voertuigcategorie en brandstofsoort. Voor zware vrachtauto's wordt de MRB voorsnog niet omgezet in kilometerheffing wegens internationale regelgeving. In verband met de vervanging van het Eurovignet wordt deze categorie motorrijtuigen betrokken in de heffing van het bijzonder tarief zware vrachtauto's. Het brandstofftarief, een vaste voet in de kilometerheffing, ziet op personenauto's (vgl. de huidige brandstofftoeslag in de MRB).

Het registreren van het aantal gereden kilometers zal gebeuren door middel van een functionele voorziening die in de auto aanwezig is (mobimeter). De mobimeter zorgt langs elektronische weg periodiek voor aangifte van de verschuldigd geworden belasting. Gewaarborgd is dat de persoonlijke levenssfeer van de automobilisten hierbij wordt beschermd. In 2004 zal begonnen worden met het uitrusten van Nederlandse auto's met mobimeters, zodat op 1 januari 2006 de kilometerheffing voor alle motorrijtuigen kan worden ingevoerd.

De kilometerheffing zal als rijksbelasting worden geheven en geïnd door de rijksbelastingdienst (hierna: de Belastingdienst), die daarbij marktpartijen op nader te bepalen wijze inschakelt. Bij de belangrijke rol die marktpartijen spelen, moet niet alleen worden gedacht aan de certificering, productie en inbouw van de mobimeter, maar ook aan het als service-provider verzorgen van de communicatie met behulp van de mobimeter als tussenschakel tussen de automobilist en de Belastingdienst. De mobimeter staat voor een functionaliteit die wordt ingebouwd in bijvoorbeeld een autoradio of een routeplanner, maar ook afzonderlijk (als 'kastje') kan worden vormgegeven. De aanwezigheid van de mobimeter in het voertuig maakt het mogelijk dat marktpartijen ook aanvullende diensten leveren aan de burger. De ontwikkeling van dit innovatieve product met een perspectief op de Europese vervoersmarkt is niet alleen aantrekkelijk vanuit de publieke invalshoek (heffing op grond van autogebruik), maar ook vanuit de private invalshoek (marktkansen).

Dit wetsvoorstel heeft het karakter van een structuurwet met regeling van de kilometerheffing als zodanig. De invoering van de in dit wetsvoorstel geregelde kilometerheffing zal worden geregeld bij aparte

invoeringswet. Het streven is erop gericht dit invoeringswetsvoorstel begin 2003 in te dienen. In de invoeringswet zullen op basis van dan actuele gegevens in relatie tot de gekozen tariefstructuur de tarieven worden opgenomen en zal worden ingegaan op de effecten en lasten die daaraan zijn verbonden. Ook de financiële aspecten zullen dan in kaart zijn gebracht, alsmede de effecten van de invoering van de kilometerheffing op de administratieve lastendruk voor burger en bedrijfsleven en de gevolgen voor de rechterlijke macht. Op het terrein van de effecten lopen nog verschillende onderzoeken. Daarbij wordt de mogelijkheid van internalisering van externe kosten voor vrachtverkeer bezien. Voorts zullen in de invoeringswet worden geregeld de wijziging of het vervallen van andere wetten, zoals bijvoorbeeld de Provinciewet ten aanzien van de provinciale opcenten, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (hierna: Wet MRB 1994), de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (hierna Wet BPM) en de Wet op de accijns. Ook zullen in de invoeringswet de in de tussentijd in relevante wetten aangebrachte wijzigingen worden verwerkt (actualiseren van het onderhavige wetsvoorstel). Bij de tarieven die in dit wetsvoorstel zijn opgenomen, gaat het om indicatieve tarieven uitgaande van de opbrengst van de bestaande belastingen in 2000. Dit wetsvoorstel is voorts gebaseerd op de inzichten met betrekking tot de mobimeter naar de stand per eind 2001. Deze inzichten en de daarmee samenhangende nalevings- en handavingsconcepten zullen nog een ontwikkeling doormaken. Ook op deze terreinen is dan ook ten aanzien van het voorliggende wetsvoorstel sprake van een indicatieve aanpak. Het is dus mogelijk dat de nu voorgestelde wijze van heffing in het wetsvoorstel invoeringswet op onderdelen zal moeten worden aangepast.

Tenslotte zij opgemerkt dat met het samenvoegen van een aantal belastingen wordt beoogd de wetgeving ten aanzien van de zogenaamde autobelastingen te vereenvoudigen.

§ 1.2. Achtergrond

De invoering van de kilometerheffing is als beleidsvoornemen reeds in eerdere stukken aan de orde gekomen. Zo kunnen worden genoemd het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) (Kamerstukken II 2000/01, 27 455, nrs. 1-3), de Miljoenennota 2002 (Kamerstukken II 2001/02, 28 000, nr. 1) en de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit (Kamerstukken II 2000/01, 27 552, nr. 3). Voorts kan worden gewezen op het kabinetsstandpunt d.d. 6 juni 2001 inzake het rapport MobiMiles (Kamerstukken II 2000/01, 27 455, nr. 6) en het voortgangsrapport 'Betalen per kilometer' d.d. 2 november 2001 (Kamerstukken II 2001/02, 27 455, nr. 10). Zoals ook in die stukken in essentie al is verwoord, heeft de daarin aangekondigde kilometerheffing de volgende achtergrond.

Mobiliteit hoort bij een moderne samenleving. Het vervoer van personen en goederen is van cruciaal belang voor onze samenleving, voor werk, sociale contacten, voor winkels en consumenten. Mobiliteit moet mogelijk zijn voor alle groepen in de samenleving. Het doel is om aan deze behoefte tegemoet te komen, niet om deze te bestrijden. Om bewuste keuzes te kunnen maken is het daarbij wel van belang dat de kosten van mobiliteit zoveel mogelijk variabel bij de gebruiker in rekening worden gebracht.

De laatste decennia is de mobiliteit steeds verder toegenomen. Toekomstverkenningen duiden op een voortgaande groei van verkeer en vervoer. Ook met een doelmatig verkeers- en vervoerbeleid en ruimtelijk beleid zal de mobiliteit nog fors toenemen.

De bereikbaarheid, veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving komen door de groei van de mobiliteit nog meer onder druk te staan. In het NVVP is het nieuwe verkeers- en vervoerbeleid vastgelegd. De overheid wil én de groei opvangen én zowel de bereikbaarheid, als de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Bouwen alleen volstaat niet. Extra infrastructuur betekent nog minder ruimte dan al beschikbaar is. Als de capaciteit van het wegennet wordt afgestemd op de spits, worden wegen buiten het spitsuur onvoldoende benut. Dat is een inefficiënt gebruik van beperkte middelen. Daarom is in het NVVP gekozen voor een betere benutting van de infrastructuur, prijsbeleid en uitbreiding van infrastructuur daar waar knelpunten blijven bestaan. Het prijsbeleid heeft de volgende aspecten: de gebruiker betaalt (verband tussen rijden en betalen), de vervuiler betaalt (verband tussen mate milieubelasting en betalen) en schaarste aan infrastructuur heeft een prijs.

Door de huidige voertuigbelastingen te transformeren in een variabele belasting, wordt beoogd de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Daarnaast is er naar ons oordeel sprake van een eerlijker wijze van heffen van voertuigbelastingen. Betalen per kilometer geeft prikkels om bewuster te kiezen voor het reizen met een auto of een ander vervoermiddel, om samen te reizen of om soms van de reis af te zien. Het systeem van de kilometerheffing wordt zo vormgegeven dat de kilometerheffing op termijn kan worden uitgebreid met een differentiatie naar tijd en plaats. Hierdoor kan de gebruiker bewuster gaan kiezen voor het reizen binnen of buiten de spits.

§ 1.3. Onderdeel van een breed pakket van maatregelen

In 2020 zal naar schatting dertig procent meer dan nu worden gereisd en zullen twee keer zoveel goederen worden vervoerd. In het NVVP staan de doelstellingen van het overheidsbeleid ten aanzien van mobiliteit opgenomen. Zo moet in 2020 op het hoofdwegennet gemiddeld sprake zijn van een doorstroomsnelheid van 60 km/uur in de spits en minder geluidshinder en geluidsbelasting door verkeer en vervoer. De emissies van SO₂, vluchtige organische stoffen en NO_x moeten binnen gestelde plafonds blijven en het aantal verkeersslachtoffers moet met een kwart verminderen. Om deze doelstellingen te realiseren zijn de belangrijkste instrumenten: betere benutting van bestaande infrastructuur, prijsbeleid (betalen per kilometer) en uitbreiding van infrastructuur waar knelpunten blijven bestaan. Ook de toepassing van nieuwe technologie draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving zijn daarnaast normstelling en handhaving belangrijke instrumenten. De kilometerheffing past goed in dit brede pakket van maatregelen.

§ 2. Samenhang nationale en Europese prijsmaatregelen

§ 2.1. Het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit en kilometerheffing

De kilometerheffing is in tegenstelling tot eerder voorgestelde prijsmaatregelen in relatie tot weggebruik een algemene belasting. Het algemene karakter brengt mee dat een aantal vragen moet worden beantwoord over de samenloop met specifieke heffingen in verband met weggebruik. Het betreft hier vooral de samenhang met de heffingen in het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit (Kamerstukken II 2000/01, 27 552, nr. 1-2).

In dat wetsvoorstel werd een spitstarief voorgesteld, waarbij op bepaalde wegvakken op bepaalde tijdstippen een vast bedrag wordt geheven. Het primaire doel van dit spitstarief was om een efficiënter gebruik van de weg door spreiding van het gebruik over de dag te bewerkstelligen. Dit spitstarief zou vooruitlopen op de introductie van de kilometerheffing die naar verwachting in 2010 (technisch) kon worden ingevoerd. Het voorgestelde bedrag zou niet hoger zijn dan € 2,5 per passage.

Omdat er steeds meer geluiden kwamen dat de kilometerheffing eerder dan in 2010 kon worden ingevoerd, is in maart van 2001 aan prof. ir. R. Pieper gevraagd zijn licht hierover te laten schijnen. Hij rapporteerde het mogelijk te achten vanaf 2006 een systeem van kilometerheffing landelijk in te voeren. In het regeringsstandpunt van 6 juni 2001 (Kamerstukken II 2000/01, 27 445, nr. 6) is vervolgens aangegeven dat de regering niet langer het spitstarief voorstaat, maar direct wil starten met een systeem van kilometerheffing in 2006. Een op verwijdering van het spitstarief uit het wetsvoorstel betrekking hebbende nota van wijziging is toen ook ingediend (Kamerstukken II 2000/01, 27 552, nr. 5).

Daarmee zijn naast de regeling betreffende de regionale mobiliteitsfondsen in het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit twee specifieke heffingen overgebleven: het expresbaantarief en het toltarief. Wat het expresbaantarief betreft, menen wij dat samenloop met de algemene kilometerheffing niet bezwaarlijk is. Het expresbaantarief wordt geheven ter bevordering van de doorstroming van het verkeer op enkele specifieke weggedeelten. Aangezien aan de kilometerheffing andere overwegingen ten grondslag liggen, behoort een combinatie van het expresbaantarief en de kilometerheffing tot de mogelijkheden. Bij tolheffing gaat het primair om de specifieke bijdrage van de weggebruiker in gevallen waarin het onderhoud van bestaande of het aanleggen van nieuwe infrastructuur moet worden bekostigd. Afhankelijk van de verdere ontwikkeling van de kilometerheffing, is het voorstelbaar dat een samenloop van tolheffing en kilometerheffing (dus een cumulatie van heffingen) ongewenst is. Er zijn echter ook argumenten voor samenloop van tolheffing en kilometerheffing. Zo houden de beleidsvoornemens noch bij tolheffing noch bij kilometerheffing een integrale toerekening van de kosten van het weggebruik aan de gebruiker in. Bij tolheffing beperkt de heffing zich tot het (gedeeltelijk) bijdragen in de directe kosten van de infrastructuur. Bij de kilometerheffing worden bestaande heffingen die niet in directe relatie staan tot de kosten van infrastructuur en a fortiori niet tot de integrale kosten van weggebruik, omgezet in een afstandsafhankelijke heffing. Bij de kilometerheffing staat het gebruik van de auto centraal, terwijl bij tolheffing voor het gebruik van de weg wordt betaald in verband met de financiering van die weg. Pas wanneer kan worden gesproken van een mobiliteitsmarkt waarin wordt gewerkt met integrale kostprijzen, is er aanleiding cumulatie van beide heffingen zonder meer uit te sluiten. Nu dit niet het geval is, kiezen wij voorshands voor het naast elkaar bestaan van beide heffingen. In de toekomst kan opnieuw van geval tot geval worden bezien of deze koers moet worden aangehouden, of dat voor nieuwe gevallen een vorm van integratie de voordeligste manier van heffen zou zijn. Meer in concreto houdt dit in dat bij de invoeringswet van de kilometerheffing zal worden bezien of en zo ja, in hoeverre de in het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit opgenomen mobiliteitstarieven aanpassing behoeven, dan wel of dat voor een van deze tarieven of voor beide tarieven een passende plaats wordt ingeruimd in het wetsvoorstel kilometerheffing.

Los van het vorenstaande is er nog de vraag of in de uitvoering van de kilometerheffing plaats kan worden ingeruimd voor het meeliften van specifieke heffingen zoals tolheffing. Voor de bestaande gevallen van

tolheffing is daarvoor geen praktische aanleiding. Voor nieuwe gevallen van tolheffing kan dit van geval tot geval worden gezien en worden gekozen voor de voordeligste manier van heffen.

§ 2.2. Europese dimensie prijsbeleid

De Europese Commissie heeft in september 2001 een Witboek Europees Vervoerbeleid tot 2010 uitgebracht. Hierin beklemtoont de Europese Commissie de principes "de gebruiker betaalt" en "de vervuiler betaalt". Het Witboek kondigt een groot aantal nieuwe maatregelen aan, onder andere op het gebied van prijsbeleid. De Commissie richt zich daarbij primair op het goederenvervoer. Zo wil de Commissie reeds in 2002 voorstellen doen voor een kaderrichtlijn voor het beprijzen van infrastructuur voor alle vervoersmodaliteiten, en tevens voor een wijziging van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 (PbEG L 187) betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen. Ook streeft de Commissie naar harmonisatie van de belasting op brandstof die voor commerciële doeleinden wordt gebruikt. Prijsbeleid staat ook in andere Europese landen dan Nederland op de agenda, zij het dat zij zich met name op het vrachtvervoer richt. Zo heeft Duitsland besloten om in 2003 een kilometerheffing van € 0,14 tot € 0,19 in te voeren voor zware vrachtauto's op het hoofdwegennet. Zwitserland, geen lid van de EU, heeft dit jaar een heffing op zware vrachtauto's ingevoerd die geldt op het gehele wegennet. Ook Oostenrijk wil een kilometerheffing voor vrachtauto's invoeren.

Concrete plannen tot invoering van een kilometerheffing voor alle motorrijtuigen, zoals voor Nederland beoogd, hebben de ons omringende landen niet. Wel wordt in enkele landen, waaronder Engeland en Denemarken, over deze mogelijkheid nagedacht of op bescheiden schaal geëxperimenteerd. Dit wetsvoorstel past goed in de voorstellen die in het Witboek zijn gedaan. Bij de vormgeving van het wetsvoorstel is rekening gehouden met het bestaande Europese recht, zoals dat bijvoorbeeld tot uitdrukking komt in de hierboven genoemde Europese richtlijn over zware vrachtwagens en de Eurovignetregelgeving.

Met dit wetsvoorstel geeft Nederland in Europa als eerste concrete invulling aan het in het Witboek uitgezette beleid waarin als algemeen principe meer direct een prijs wordt verbonden aan het gebruik van de auto en aan de schaarste aan infrastructuur op bepaalde plaatsen en tijdstippen. In deze visie zou het voor de hand liggen om alle gebruikers, ongeacht of zij afkomstig zijn uit Nederland of uit een ander Europees land, in de kilometerheffing te betrekken. Bij een alomvattende Europese aanpak is dat voorstelbaar, maar aangezien dat aanzienlijk meer ontwikkelingstijd vergt, hebben wij voor een nationale aanpak gekozen met de overwegingen voor het niet belasten van voertuigen met een buitenlands kenteken. Wij hebben daarom voor een dergelijke aanpak thans nog niet gekozen. Daarbij spelen verschillende argumenten een rol. De kilometerheffing is gedeeltelijk een opvolger van de bestaande motorrijtuigenbelasting. In zoverre is het niet goed denkbaar om in strijd met het fiscale principe van het voorkomen van dubbele belasting (in het land van herkomst en in het land van verblijf) de kilometerheffing in algemene zin ook op gebruikers van in het buitenland gekentekende auto's van toepassing te doen zijn. Voor buitenlandse auto's zou heffing voorts tot ongelijke behandeling leiden omdat compensatie door verlaging van bestaande heffingen ontbreekt. Daarnaast is van niet minder belang dat in 2006 niet alle Europese auto's (kunnen) zijn uitgerust met een mobimeter.

Een onderdeel van de kilometerheffing, te weten het tarief voor zware vrachtwagens, zal echter wel gelden voor buitenlands gekentekende zware vrachtwagens, omdat het tarief zware vrachtauto's het Eurovignet 'vervangt'. Voorzover in andere Europese lidstaten een systeem wordt gebruikt dat interoperabel is met de Nederlandse voorziening, zal ook voor dergelijke auto's op dezelfde wijze aangifte kunnen worden gedaan als voor Nederlandse auto's. Voor buitenlandse zware vrachtwagens die nog niet zijn voorzien van een equivalent van onze mobimeter, zal een alternatieve betaalwijze beschikbaar komen (bijvoorbeeld een vignet of aangifte via een SMS-bericht).

Het vorenstaande laat onverlet dat dit wetsvoorstel goed past in de lijn die het Europese Witboek uitzet. Op termijn zullen ongetwijfeld ook andere landen overgaan op elektronische heffingen voor andere motorvoertuigen dan alleen zware vrachtauto's. In zo'n beleid past ook een ontwikkeling waarbij een mobimeter gewoon onderdeel van elke auto wordt. Wanneer ook voor andere landen het gebruik van de auto uitgangspunt voor overheidsheffing is geworden, zal de kilometerheffing in Nederland zonder onderscheid naar nationaliteit kunnen worden geheven. De ernst van de congestieproblematiek en de lange tijd die is gemoeid met de aanleg van de in het NVVP voorziene infrastructuur maken het naar ons oordeel evenwel onverantwoord om te wachten tot die Europese ontwikkelingen volledig zijn uitgekristalliseerd. Bovendien kan dit wetsvoorstel gezien worden als stimulans voor het versnellen van die ontwikkelingen. Nu gebleken is dat specifieke voorstellen ten aanzien van geprijsd rijden (rekening rijden, betaalpoorten) op onvoldoende draagvlak kunnen bogen, biedt dit wetsvoorstel wat ons betreft het enige werkbare alternatief voor een reële kans op verbetering van de bereikbaarheid en vermindering van de congestie.

§ 3. De kilometerheffing

§ 3.1. Variabilisatie

§ 3.1.1. Inleiding

Kilometerheffing is het betalen per gereden kilometer. In zoverre als de kilometerheffing wordt gezien als opvolger van bestaande belastingen is sprake van een vorm van variabilisatie van de huidige autobelastingen, waarbij eveneens wordt gedifferentieerd naar voertuigcategorie, gewicht en brandstofsoort. Er is sprake van een in beginsel budgettair neutrale omzetting van belastingopbrengsten. Daarnaast is in het NVVP aangegeven dat het wenselijk is naast budgettair neutrale variabilisatie en differentiatie van tarieven lasten te verhogen als wordt vastgesteld dat categorieën gebruikers hun maatschappelijke kosten niet dragen. Een dergelijke lastenverhoging zal stapsgewijs worden ingevoerd in samenhang met het beleid van de Europese Unie en mag niet tot maatschappelijk onaanvaardbare marktverstoring leiden. Besluitvorming over dergelijke beleidsintensiveringen kent een eigen traject.

In het huidige fiscale systeem zijn er vier belastingvormen die van toepassing zijn op het bezit en gebruik van een auto. Dat zijn de belasting van personenauto's en motorrijwielen, de motorrijtuigenbelasting, de belasting van zware motorrijtuigen (Eurovignet) en de accijns op motorbrandstoffen (benzine, dieselolie en LPG). De BPM wordt geheven bij aankoop van een nieuwe personenauto of motorrijwiel (en bij invoer van een gebruikte personenauto of motorrijwiel) en vormt daarmee een eenmalige vaste last; de MRB wordt periodiek geheven (per kwartaal of jaar) en vormt daarmee een periodiek terugkerende vaste last. Het Eurovignet is een tijd-gerelateerde heffing ter zake van het gebruik door zware vrachtauto's (met een toegestane maximummassa van 12000 kg of meer) van autosnelwegen. De accijns is een variabele last die afhankelijk is van het brandstofverbruik en daarmee indirect ook van het aantal gereden kilometers.

§ 3.1.2. MRB

Als periodieke vaste last is de MRB het meest geëigend om te worden omgezet in een heffing per kilometer. Iedere houder van een motorrijtuig, nieuw of gebruikt, betaalt periodiek (ten minste één maal per jaar) deze last, ongeacht het gereden aantal kilometers. Bij een budgettair neutrale omzetting van de MRB naar een kilometerheffing ontstaat een lastendruk die afhankelijk is van het aantal gereden kilometers; wie weinig rijdt, gaat minder en wie veel rijdt, gaat meer betalen. De MRB is gedifferentieerd naar de voertuigcategorieën motorrijwielen, personenauto's, bestelauto's, lichte vrachtauto's, zware vrachtauto's en autobussen. Binnen de categorieën personenauto's, bestelauto's, motorrijwielen en autobussen, is het tarief gedifferentieerd naar de eigen massa (c.q. de toegestane maximummassa bij zware vrachtauto's). Daarnaast kent de MRB brandstoftoeslagen ter compensatie van de lage accijnzen voor diesel en LPG. Voor personenauto's geldt voorts een differentiatie naar brandstofsoort. Deze differentiaties zijn gehandhaafd in de voorgestelde structuur voor de kilometerheffing. Voor zware vrachtauto's schrijft de Europese wetgeving op dit moment een minimumtarief voor de motorrijtuigenbelasting voor. Nederland zit vrijwel op dit minimum. Nederland onderzoekt in overleg met de Europese Commissie de ruimte om de motorrijtuigenbelasting om te zetten in kilometerheffing. Indien blijkt dat variabilisatie mogelijk is, zal het onderhavige wetsvoorstel worden aangepast.

§ 3.1.3. BPM

Ook de BPM vormt als vaste last een te variabiliseren belasting. Anders dan de periodiek terugkerende MRB (ongeacht de leeftijd van de auto) is de BPM een eenmalige belasting die bij de aankoop van een nieuwe (of ingevoerde gebruikte) personenauto of motorrijwiel wordt betaald. De maatstaf van heffing is de netto catalogusprijs, dat wil zeggen de geadviseerde verkoopprijs exclusief de BPM en de BTW. Bij de omzetting van de BPM naar tarieven voor de kilometerheffing moet – op forfaitaire wijze – rekening worden gehouden met deze aspecten. In de eerste plaats wordt voor de indicatieve tarieven van dit voorstel het BPM-bedrag uitgesmeerd over een aantal jaren (rekening houdend met de gebruikswaarde van personenauto of motorrijwiel). In de tweede plaats moet een forfaitaire vertaalslag worden gemaakt van de netto-catalogusprijs naar een bedrag per kilometer door vertaling van het gemiddelde BPM-bedrag naar de gewichtsklasse.

Aan de omzetting van de BPM in een kilometerheffing kleef een aantal potentiële problemen. Het gevaar van marktverstoring ligt op de loer, de waarde van het bestaande autopark kan afnemen en er kunnen budgettaire problemen bij de overheid ontstaan. Daarom zal een in nauw overleg met branche-organisaties een overgangsstrategie worden uitgewerkt om tot keuzes voor de tariefstelling te komen. De ongunstige effecten van omzetting van de BPM zullen dan ook over een reeks van jaren worden uitgesmeerd door de omzetting gefaseerd in te voeren.

§ 3.1.4. Accijns

De accijns is een variabele last (rechtstreeks gerelateerd aan brandstofverbruik en gereden kilometers). Uit een oogpunt van variabilisatie is een omzetting van een deel van de accijns derhalve strikt genomen niet noodzakelijk. Aan omzetting – bijvoorbeeld om grenseffecten te verminderen of de kilometerheffing robuuster te maken – zijn evenwel voordelen verbonden, zonder dat dit wezenlijke problemen oplevert. Wel heeft heffing van accijns directere effecten op de keus voor een zuinige auto dan kilometerheffing. Ook hier zal sprake zijn een forfaitaire vertaalslag van het gemiddelde brandstofgebruik naar het tarief van de kilometerheffing, zowel wat betreft het gemiddelde kilometrage per gewichtsklasse als het gemiddelde verbruik (zuinig/minder zuinig).

§ 3.1.5. Eurovignet

Het Eurovignet wordt geheven van zowel Nederlandse als buitenlandse zware vrachtauto's (meer dan 12000 kg toegestane maximummassa) ter zake van het rijden op de autosnelwegen. Dit gebruiksrecht is tijd gerelateerd en niet afstand gerelateerd. Al eerder is aangekondigd – in het Nationale Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) en in het regeringsstandpunt van 6 juni 2001 over de kilometerheffing aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 27 455, nr. 6) – dat de inzet er op is gericht om in navolging van Duitsland te komen tot de invoering van een kilometerheffing, waarbij het Eurovignet daarin wordt omgezet. Ook door de werkgroep Stevens is een dergelijke variabilisatiestap als voor de hand liggend aangemerkt.

§ 3.1.6. De componenten van de kilometerheffing

Het tarief van de kilometerheffing wordt ingevolge het onderhavige voorstel onderscheiden in vier componenten, die afzonderlijk of in bepaalde onderlinge combinaties toepasselijk kunnen zijn: een basistarief, een brandstoftarief, een tarief zware vrachtauto's, en een congestietarief. Zoals elders in deze memorie is toegelicht, zal het vierde tarief, het congestietarief, op een latere datum in werking treden dan de datum waarop het basistarief, het brandstoftarief en het tarief zware vrachtauto's zullen gaan gelden. De redenen voor deze onderscheiding in het tarief vloeien in hoofdzaak voort uit de volgende overwegingen.

Bij de variabilisatie van autokosten spelen twee motieven een belangrijke rol. Motieven die weliswaar te onderscheiden zijn, doch niet te scheiden. Het gaat daarbij om omzetting van bestaande autobelastingen die op het bezit zijn geënt, mede gericht op een meer bewust gebruik van de auto. Daarnaast is de kilometerheffing in het verlengde hiervan gericht op vermindering van congestie op specifieke weggedeelten. Beide motieven zijn in onderscheiden mate gericht op het verwerven van gelden ten behoeve van de algemene middelen en op gedragsbeïnvloeding van de gebruiker.

In de tweede plaats is van belang dat de bestaande autobelastingen die geheel of ten dele worden omgezet in de kilometerheffing, naar zowel aard, doelgroep als tariefgrondslag fors uiteenlopen. Zoals elders in deze memorie is uiteengezet, is bij de voorgestelde omzetting een drietal bestaande autobelastingen, alsmede de brandstofaccijns in het geding. Deze omstandigheid, in combinatie met het voor dit wetsvoorstel algemene uitgangspunt van beleidsneutraliteit (zoals neutraliteit ten aanzien van de lastendruk voor de naar categorie motorrijtuig onderscheiden groepen weggebruikers) geeft bijvoorbeeld aanleiding tot een afzonderlijke behandeling van de categorie zware vrachtauto's. Dit vooral door middel van een specifiek voor die groep motorrijtuigen geldend afzonderlijk tarief in de kilometerheffing. Van belang is hierbij onder meer de internationale aard van het gebruik van deze groep motorrijtuigen. Deze afzonderlijke aard gaf overigens mede aanleiding tot een eigensoortige, op een internationaal verdrag gebaseerde regeling van de ten aanzien van die groep in de kilometerheffing om te zetten vaste belasting: het Eurovignet.

Het voorgestelde onderscheid ten slotte in het tarief van de kilometerheffing tussen het basistarief en het brandstoftarief vloeit voort uit de omstandigheid dat enerzijds het basistarief (primair de huidige hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting) wordt geheven per kilometer en anderzijds het brandstoftarief (de huidige brandstoftoeslag in de motorrijtuigenbelasting voor personenauto's die kunnen rijden op diesel of LPG) naar een vast bedrag per tijdvak. Omdat het variabiliseren van de vaste brandstoftoeslagen mogelijk leidt tot ongewenste verschuivingen in de marktaandelen van de onderscheiden motorbrandstoffen in het wagenpark, is uitgegaan van een afzonderlijk basistarief. Het is niet goed mogelijk om de brandstoftoeslagen van de motorrijtuigenbelasting per kilometer te gaan heffen zonder een substantiële wijziging te veroorzaken in de marktaandelen van de onderscheiden motorbrandstoffen in het voertuigpark. In het voorliggende voorstel is daarom voorhands gekozen voor een afzonderlijk brandstoftarief ten einde dergelijke schokeffecten te vermijden.

Het basistarief zal gelden voor alle categorieën van motorrijtuigen en komt in de plaats van de MRB en – voor zover deze in de kilometerheffing worden betrokken – de BPM en de accijns. De hoogte van het basistarief is in lijn met de MRB en BPM gedifferentieerd naar categorie, gewicht en brandstofsoort. Ook de

differentiatie naar emissiewaarden (euroklassen) is van belang ten aanzien van zware vrachtauto's. Het feit dat vrachtauto's, bestelauto's en bussen niet onder de huidige BPM vallen zal voor deze categorieën bij de kilometerheffing tot uiting komen in een lager basistarief. De tariefhoogte van het basistarief is exclusief de provinciale opcenten die voortvloeien uit de Provinciewet.

Het brandstoftarief zal uitsluitend gelden voor personenauto's als opvolger van de huidige brandstoftoeslag voor personenauto's in de MRB. Hiermee worden de "wagenparkeffecten" van het huidige belastingsysteem gehandhaafd. Het brandstoftarief zal in de vorm van een vast bedrag per tijdvak wordt geheven. In een later stadium zullen mogelijkheden tot variabilisering van dit tarief in ogeschouw worden genomen.

Het tarief zware vrachtauto's is de gevariabiliseerde opvolger van het Eurovignet en zal worden geheven per kilometer, gereden op hoofdwegen. Dit tarief zal om die reden, evenals het huidige Eurovignet, ook worden geheven van buitenlandse zware vrachtauto's.

§ 3.1.7. Differentiatie naar tijd en plaats

Zoals in § 1.1. al is vermeld wordt in dit wetsvoorstel de mogelijkheid geopend om in een latere fase, na de invoering van (de drie andere tarieven van) de kilometerheffing, de heffing ook te differentiëren naar plaats en tijd. Daarvoor is afzonderlijke besluitvorming nodig.

Invoering van de kilometerheffing zonder differentiatie naar plaats en tijd zal naar verwachting reeds leiden tot een substantiële vermindering van het aantal voertuigkilometers en het aantal voertuigverliesuren op het wegennet, resulterend in verbetering van de bereikbaarheid. Daartegenover staat dat de autonome groei van de mobiliteit op lange termijn een groter negatief effect heeft op de bereikbaarheid. Door differentiatie van de kilometerheffing naar plaats en tijd kan een aanvullend bereikbaarheidseffect worden bereikt. Met dit aanvullende effect ontstaat in samenhang met de overige onderdelen van het NVVP een situatie die ook in 2020 per saldo een verbetering van de bereikbaarheid laat zien. De differentiatie naar plaats en tijd zal na 2006 worden geïntroduceerd, gepaard aan een generieke verlaging van het basistarief van de kilometerheffing. Aldus is de differentiatie voor de gemiddelde weggebruiker lastenneutraal.

Differentiatie naar plaats en tijd is gericht op het verminderen van structurele congestie. Het verwachte effect van differentiatie is niet zozeer dat het totaal aantal voertuigkilometers afneemt, maar vooral dat verplaatsingen zich spreiden over de tijd. In dit wetsvoorstel zijn bepalingen opgenomen die de basis leggen voor een congestietarief. De concrete invulling van het congestietarief is een onderwerp van nadere studie. Bij deze studie gaat het onder meer om de mate van fijnmazigheid van plaats- en tijdbepaling en om de variëteit in tariefhoogte. Naast de mate waarin de doelstelling (vermindering van de structurele congestie) wordt behaald, speelt bij de invoering van het congestietarief een aantal randvoorwaarden een belangrijke rol, namelijk inzichtelijkheid voor de weggebruiker, verkeersveiligheid, handhaafbaarheid, flexibiliteit en draagvlak.

Bij de daadwerkelijke aanwijzing van weggedeelten en tijden zullen de regionale overheden worden betrokken. Gemeenten, kaderwetgebieden, provincies en waterschappen zullen hun inzichten kunnen inbrengen. Het wettelijk stelsel biedt de ruimte voor een gebiedsgerichte benadering van de congestieproblematiek.

Het differentiëren naar tijd en plaats zal een goed instrument zijn om het gewenste verkeersbeeld te bereiken, dat bij voorkeur in samenhang met andere maatregelen zal worden ingezet. In het overleg tussen alle betrokken wegbeheerders en in veel gevallen ook andere belanghebbende partijen, kunnen diverse instrumenten worden ingezet in het kader van het verkeersmanagement. Bijvoorbeeld het aanbieden van verkeersinformatie, toeritdosering, verkeersregelingen, tijdelijke extra rijstroken. De beschikbaarheid van een pakket aan instrumenten kan betekenen dat in een specifiek geval wordt gekozen tussen een benuttingsmaatregel en heffing van het congestietarief. Bij een benuttingsmaatregel wordt zonder fysieke uitbreiding de capaciteit van de weg vergroot. Dergelijke afwegingen komen in overleg met het regionaal niveau tot stand. De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor het aanwijzen van weggedeelten en tijden zal berusten bij de ministers genoemd in de artikelen 2.11, eerste lid en 2.14, eerste lid, die ook de landelijke samenhang zullen toetsen.

§ 3.2. Het karakter van de kilometerheffing

De kilometerheffing vervangt als gezegd een aantal bestaande belastingen op de aanschaf, het bezit van, en het rijden met een motorrijtuig. De kilometerheffing zelf is ook een belasting die in de algemene middelen vloeit omdat een directe tegenprestatie van de overheid tegenover de betaling van de burger ontbreekt. (vgl. het rapport van de Studiegroep Begrotingsruimte (Kamerstukken II 2000/2001, 27 805, nr. 1, blz. 81). De reguleringsdoelstelling van de kilometerheffing doet aan het belastingkarakter niet af.

De Raad van advies kilometerheffing heeft in zijn advies de aanbeveling gedaan om de kilometerheffing op termijn, als differentiatie naar tijd en plaats wordt ingevoerd, vorm te geven als een gebruiksheffing op infrastructuur in plaats van een belastingheffing op motorrijtuigen. De Raad legt hierbij verband tussen de heffing en de kwaliteitsverbetering van de infrastructuur. Kennelijk gaat de Raad hier uit van een directe tegenprestatie: tegenover de kilometerheffing zou dan het recht staan om gebruik te maken van ten laste van de algemene middelen aangelegde wegen. Wij wijzen er echter op dat een dergelijk recht niet is gekoppeld aan de kilometerheffing. Binnen wettelijke grenzen (zoals bijvoorbeeld in de wegenverkeerswetgeving neergelegd) bestaat weliswaar het recht van bewegingsvrijheid, doch het onderhavige wetsvoorstel ziet niet op het betalen voor het gebruik van de weg, maar bevat een heffing die ziet (niet op het bezit maar) op het gebruik van het motorrijtuig. Daarnaast kan niet goed worden staande gehouden dat sprake is van een concrete, directe tegenprestatie. Kilometerheffing wordt bijvoorbeeld ook geheven op niet-openbare wegen. Uiteraard is met dit wetsvoorstel ook beoogd de bereikbaarheid en doorstroming op de weg te verbeteren, maar dit voorstel noch enige andere wettelijke regeling bevat een rechtens afdwingbaar subjectief recht voor de burger op het gebruik van de weg of enige andere individualiseerbare tegenprestatie als waarvan sprake is bij andere heffingen dan belastingen. De conclusie is dan ook dat de kilometerheffing een belasting als bedoeld in artikel 104 van de Grondwet is.

Aangezien de kilometerheffing van rijkswege door de Belastingdienst wordt geheven is de kilometerheffing een rijksbelasting als bedoeld in artikel 1, tweede lid, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen en in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Invorderingswet 1990. Dit betekent dat met betrekking tot de heffing en invordering van de kilometerheffing de Algemene wet inzake rijksbelastingen en de Invorderingswet 1990 van toepassing zijn, voorzover bij deze wet niet anders is bepaald. Zo is bijvoorbeeld in de Algemene wet inzake rijksbelastingen en de Invorderingswet 1990, de rechtsbescherming geregeld. Ook de Kostenwet invordering rijksbelastingen is van toepassing.

Voorts geldt als uitgangspunt dat de omzetting in het algemeen een inkomstenneutrale operatie voor de overheid zal zijn. Door de invoering van de kilometerheffing treedt gemiddeld genomen voor de burger geen lastenverzwaring op.

§ 3.3. Wijze van heffen en betalen

Kilometerheffing is een heffing gebaseerd op daadwerkelijk gereden kilometers. Dit betekent dat er per voertuig bepaald moet worden hoeveel kilometers er feitelijk gereden worden teneinde de te betalen heffing te kunnen berekenen.

Er wordt ten behoeve van de afstandsbevestiging gedacht aan een methode waarbij door de in het motorrijtuig gebruikte functionaliteit (de mobimeter) zelfstandig de positie van het voertuig wordt bepaald, en waarbij door vergelijken van successieve posities de afgelegde afstanden worden berekend. Voordeel van deze methode boven andere denkbare methodes van afstandsbevestiging is dat niet alleen de afgelegde afstand kan worden bepaald, maar dat de mobimeter ook nauwkeurig weet waar het voertuig zich bevindt. Deze positie-informatie kan voor een veelheid van zaken benut worden. Zelfstandige bepaling van posities vereist bakens buiten het voertuig waarop het plaatsbepalingssysteem zich kan oriënteren.

Bij de afstandsbevestiging wordt door de in het voertuig aanwezige mobimeter, gebruik makend van signalen van buitenaf, voortdurend bijgehouden waar het voertuig zich bevindt en wordt op basis daarvan elke afgelegde kilometer gesignaleerd. Verwerking van deze signalering tot verschuldigde belastingbedragen kan in principe zowel door een voorziening in of op het voertuig worden gedaan als door systemen erbuiten. Er is op basis van de huidige inzichten voor gekozen deze verwerking door de mobimeter in het voertuig te laten uitvoeren omdat dit enerzijds de mogelijkheid geeft direct aan de bestuurder te laten zien wat de kosten van het verplaatsen zijn, en er anderzijds geen speciale voorzieningen nodig zijn om de privacy van de bestuurder te waarborgen.

Teneinde de berekening van de kosten daadwerkelijk te kunnen uitvoeren in het voertuig, is het noodzakelijk dat daar de te hanteren tarieven bekend zijn. De eenvoudigste oplossing daarvoor is het voor elk specifieke voertuig geldende tarief (inclusief de differentiatie naar tijd en plaats, zodra daar sprake van is) vast in de

mobimeter te verankeren, maar dat geeft bij tariefaanpassingen grote problemen. Daarom gaan de gedachten uit naar een mechanisme dat via draadloze communicatie bewerkstelligt dat in elk aan het verkeer deelnemend voertuig de meest actuele tariefinformatie aanwezig is, zonder dat de bestuurder daarvoor enige handeling behoeft te verrichten. Doordat in het voertuig op elk moment de actuele positie bekend is, kan de belasting ook berekend worden in het geval van tariefdifferentiatie naar plaats en tijd. De beoogde mobimeter wordt zodanig vormgegeven dat de verkeersveiligheid geen negatieve effecten ondervindt. Ten aanzien van het voorgaande wordt opgemerkt dat de beschreven functionaliteiten op economische en technische haalbaarheid zullen worden beoordeeld, en aan de stand van de techniek kunnen worden aangepast. Op eventuele nieuwe inzichten zal in de voortgangsrapportages worden ingegaan.

Van de door de mobimeter berekende kilometerheffing wordt periodiek (in beginsel eens per maand) automatisch aangifte gedaan door de mobimeter zelf, gebruik makend van een draadloos communicatiekanaal. De heffingsinstantie ontvangt die aangifte en kan indien gewenst de houder verzoeken inzage te geven in de door de mobimeter bijgehouden administratie, waaruit de juistheid van de aangifte moet blijken. De mobimeter zal een voorziening moeten bevatten om te voorkomen dat de administratie achteraf kan worden veranderd zonder dat dat geconstateerd kan worden door de heffingsinstantie. Ook voor andere controles is een niet-vervalsbare administratie essentieel. De mobimeter neemt aldus een centrale plaats in het heffingssysteem in. In verband met die centrale plaats zal bijzondere aandacht worden gegeven aan terugvalmogelijkheden ter verzekering van de heffing.

Voor de betaling van de overeenkomstig gedane aangifte verschuldigde heffing, wordt gebruik gemaakt van bestaande betaalfaciliteiten, zoals rekeningen en machtigingen voor automatische afschrijving. Minder aantrekkelijk lijkt nu een variant met vooruitbetaling door middel van chipkaarten, die vervolgens door de mobimeter afgewaardeerd worden al naar gelang er kilometers gereden worden. Een voertuig kan namelijk niet zomaar gestopt worden op het moment dat het volledige tegoed is verbruikt, in welk geval er een faciliteit voor achteraf betalen dient te zijn.

Ten einde de uitvoeringslasten te verminderen wordt de mogelijkheid geboden de verschuldigde belasting via een automatische incasso te laten afschrijven van de bankrekening. Bij de motorrijtuigenbelasting heeft deze faciliteit inmiddels geleid tot een reductie van het aantal rekeningen met 50%. Zou een dergelijk percentage ook bij de kilometerheffing worden bereikt dan zal het aantal jaarlijks te verwerken acceptgiro's teruglopen van ruim 80.000.000 bij de aanvang van de heffing tot circa 40.000.000 structureel. Deze besparing wordt groter nu wordt afgezien van het maandelijks versturen van een overzicht van het af te schrijven bedrag aan de deelnemers van automatisch betalen. Een dergelijk overzicht zou bijvoorbeeld via internet raadpleegbaar kunnen worden gesteld.

§ 3.4. Privacy

Het kabinet heeft zich al in een vroeg stadium van de beleidsontwikkeling gerealiseerd dat het systeem van kilometerheffing een aantasting van de privacy van de burger met zich zou kunnen brengen. Omdat een ongerechtvaardigde inbreuk op de levenssfeer voorkomen dient te worden, is de waarborging van de persoonlijke levenssfeer een belangrijk uitgangspunt geworden bij de ontwikkeling van de systeemarchitectuur van de kilometerheffing. Nationale en Europese privacy-regelgeving nopen ook hiertoe.

Er zijn verschillende privacyrisico's te onderscheiden in het systeem van de kilometerheffing. Zo kan het verzamelen van de verplaatsingsgegevens een zodanig inzicht bieden in het rijgedrag van de bestuurder, dat gesproken kan worden van een personenvolgsysteem. Dit klemmt des te meer als een differentiatie naar tijd en plaats is ingevoerd. Een tweede risico betreft het verzenden van de voertuig- en aangiftegegevens naar de Belastingdienst, onverschillig of deze verzending elektronisch plaatsvindt of op de klassieke wijze via een schriftelijke aangifte. En ten slotte is er de verwerking van de gegevens na de aangifte gedurende de fiscale afhandeling daarvan, inclusief het voeren van bezwaar- en beroepsprocedures.

Het elimineren van deze privacyrisico's heeft onder meer geleid tot het concept van de mobimeter, een black box in of aan het voertuig waarin alle verplaatsingsgegevens van het voertuig worden opgeslagen. De in de mobimeter opgeslagen gegevens voor de belastingheffing vallen onder de verantwoordelijkheid van de houder en zijn slechts voor hem uitleesbaar. De houder is gehouden om de gegevens voor de aangifte aan de Belastingdienst te verstrekken. Hij is degene die beslist om deze gegevens al dan niet aan derden (bijvoorbeeld vanwege de wens om aanvullende diensten te ontvangen) te verstrekken. Deze gegevensverstrekking berust op vrijwilligheid (vergelijk artikel 1, aanhef en onderdeel i, van de Wet bescherming persoonsgegevens). Om deze opzet optimaal te waarborgen is in artikel 1.10 van dit wetsvoorstel vastgelegd dat de in de mobimeter opgeslagen gegevens uitsluitend toegankelijk zijn voor de houder. In geval van vermoeden van fraude kan de mobimeter natuurlijk wel in het onderzoek worden betrokken.

De verzending van de aangifte vanuit de mobimeter zal elektronisch en automatisch in een beveiligde omgeving plaatsvinden. De kentekenhouder hoeft daarvoor in beginsel geen extra handeling te verrichten. Slechts het kenteken, de verschuldigd geworden kilometerheffing en het geaggregeerde aantal afgelegde kilometers binnen een tijdvak (na invoering van het congestietarief ook per wegcategorie), worden verzonden naar de Belastingdienst. Deze beperkte gegevensverstrekking is voldoende voor de overheid – i.c. de Belastingdienst – om een kilometerheffing conform de wettelijke voorschriften uit te voeren. Het wetsvoorstel beperkt aldus de verwerking van persoonsgegevens tot wat noodzakelijk is met het oog op een juiste belastingheffing.

Omdat de gegevens die het voertuig verlaten pas bij de Belastingdienst worden gekoppeld aan de persoonsgegevens van de kentekenhouder, is ook het privacyrisico dat bij de verzending van de gegevens naar de Belastingdienst zou kunnen ontstaan naar de mening van het kabinet voldoende afgedekt.

De derde stap in de gegevensverwerking – van de ontvangst van de aangiftegegevens door de Belastingdienst en de betaling tot aan het in bepaalde gevallen opleggen van een naheffingsaanslag – valt onder het regiem van de Belastingdienst en verschilt daarin niet wezenlijk van andere handelingen binnen het fiscale domein. Aangezien het om gegevensverwerkingen gaat die plaatsvinden in het kader van een heffing van een rijksbelasting, worden de persoonsbeschermende bepalingen ingevuld door de Algemene wet inzake rijksbelastingen. Op grond van deze wet heeft de Belastingdienst bevoegdheden jegens belastingplichtigen. Deze bevoegdheden zullen daar worden ingezet waar dit nodig is voor een correcte toepassing van de kilometerheffing (zo zullen verplaatsingsgegevens niet stelselmatig worden opgevraagd, maar wel bijvoorbeeld bij een vermoeden van overtreding). Daarnaast bevat artikel 67, eerste lid van deze wet de uitgebreide fiscale geheimhoudingsplicht die er borg voor staat, dat de gegevens niet worden verstrekt aan anderen dan aan de belastingplichtige zelf. Het kabinet heeft met deze opzet naar zijn mening een optimale invulling gegeven aan de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer.

Over de te ontwikkelen systeemarchitectuur van de kilometerheffing en het voorliggende wetsvoorstel is intensief overlegd met het College bescherming persoonsgegevens. De thans gekozen opzet heeft de instemming van het College.

§ 3.5. Vrijstellingen en ontheffingen

In dit wetsvoorstel hebben de huidige vrijstellingen en ontheffingen in het kader van de MRB, de BPM en bijzondere voorzieningen bij de accijnzen als uitgangspunt gediend. Dat betekent dat die vrijstellingen en ontheffingen in beginsel zijn overgenomen. Aldus worden ongewenste schokeffecten bij de invoering van de kilometerheffing voorkomen. De huidige vrijstelling voor de MRB van oude motorrijtuigen is niet gehandhaafd. De reden voor deze vrijstelling was dat met deze motorrijtuigen, verhoudingsgewijs weinig wordt gereden. Aangezien de kilometerheffing geen houderschapsbelasting maar een gebruiksbelasting is, die verschuldigd wordt per gereden kilometer, bestaat er geen reden meer voor het handhaven van een vrijstelling voor auto's ouder dan 25 jaar.

Personenauto's met een buitenlands kenteken hoeven volgens ons voornemen in Nederland geen kilometerheffing te betalen. Voor zover de kilometerheffing namelijk een omzetting van de MRB is (het variabele deel), moet bedacht worden dat buitenlanders doorgaans al MRB in hun eigen land betalen. Het meebetalen aan de Nederlandse kilometerheffing zou voor hen dan tot een dubbele belasting leiden. Dit is strijdig met verdragen die Nederland met een groot aantal landen gesloten heeft, die mede zien op wederzijdse vrijstelling van MRB. Daarnaast verhoudt het zich ook niet tot het principe van non-discriminatie in de Europese Unie, op grond waarvan buitenlanders niet benadeeld mogen worden ten opzichte van Nederlanders. Aangezien voor Nederlandse personenauto's uitgegaan wordt van lastenneutraliteit, waarbij het variabele en het gedifferentieerde deel van de heffing als communicerende vaten werken, stuit ook het betrekken van buitenlandse personenauto's in de naar tijd en plaats gedifferentieerde heffing op bezwaren. Wat het basistarief en het congestietarief betreft gelden de bovengenoemde argumenten eveneens voor zware vrachtauto's met een buitenlands kenteken. Op basis van het op internationale regelgeving gebaseerde Eurovignet zal van zware vrachtauto's met een buitenlands kenteken echter voor het rijden op hoofdwegen wel kilometerheffing worden geheven. Deze vrachtauto's zullen het op het hoofdwegenet verschuldigde bijzondere tarief voor zware vrachtauto's verschuldigd zijn. Dit tarief is een variabilisatie van het Eurovignet en eventueel een deel van de accijns. Omdat voor in het buitenland geregistreerde zware vrachtauto's dus geen algemene vrijstelling zal gelden, wordt het basistarief en het congestietarief voor deze groep vrachtauto's op nul gesteld.

Aan de houders van zware vrachtauto's met een buitenlands kenteken kan de aanschaf van een Nederlandse mobimeter niet verplicht worden gesteld omdat dit een belemmering zou vormen van het vrije verkeer van

personen en goederen in de Europese Unie. Voor deze categorie motorrijtuigen zal daarom een apart systeem worden ontwikkeld.

Uiteraard zal de vrijstelling ten aanzien van buitenlands gekentekende motorrijtuigen tot enig ontwijkingsgedrag kunnen leiden. Naar verwachting blijft een grootscheepse vermindering van het Nederlands gekentekende motorrijtuigenpark echter achterwege. Zowel de fiscale als de wegenverkeerswetgeving bevatten reeds voorzieningen ter zake van het in Nederland rijden met een buitenlands gekentekend motorrijtuig terwijl men alhier is gevestigd.

Zoals reeds eerder is vermeld, is de Algemene wet inzake rijksbelastingen van toepassing op de kilometerheffing. Dit betekent dat ingevolge artikel 39 van die wet, ook vrijstelling van belasting wordt verleend in de gevallen waarin het volkenrecht, dan wel, naar het oordeel van de Minister van Financiën, het internationale gebruik, daartoe noopt.

§ 4. De tarieven

§ 4.1. Tarieven algemeen

In deze paragraaf wordt de in het onderhavige wetsvoorstel opgenomen tariefstelling van de kilometerheffing in meer algemene lijnen toegelicht. De indicatieve tarieven van het onderhavige voorstel moeten op dit punt worden verstaan als structurele cijfers die kunnen gaan gelden als de overgangsproblematiek is uitgewerkt. De voorgestelde indicatieve tarieven moeten worden gezien in het perspectief van de wenselijkheid van nader te maken keuzen ten aanzien van het tarief in de invoeringswet kilometerheffing. Daarbij zal rekening worden gehouden met wijzigingen in de autobelastingen die optreden in de periode die is gelegen tussen de aanbieding aan de Tweede Kamer van het voortgangsrapport "Betalen per kilometer" (Kamerstukken II 2001/2, 27 445, nr. 10) en de indiening van het wetsvoorstel voor een invoeringswet op de kilometerheffing. In dit verband is voorts van belang dat het hier gepresenteerde tarief betrekking heeft op het structurele tarief, dat wil zeggen het tarief dat zal gelden in de fase nadat invoerings- en overgangsmaatregelen voor de wetgeving kilometerheffing hun werking zullen hebben verloren. Waar ook de per auto eenmalig geheven BPM deel uitmaakt van de voorgestelde omzettingsmaatregel, en de levensduur van de auto gemiddeld meer dan 10 jaar belooft, is het niet uitgesloten dat de opbouwfase op weg naar het uiteindelijke structurele tarief van een kilometerheffing van geruime duur zal zijn.

Zoals blijkt uit bovengenoemde voortgangsrapportage, is bij wijze van indicatieve benadering van het tarief uitgegaan van omzetting in de kilometerheffing van de gehele motorrijtuigenbelasting, een kwart van de BPM en (voor vrachtauto's van 12 ton en meer) van het gehele Eurovignet. Om de heffing robuust te maken en nadelige grenseffecten te verminderen, wordt bovendien een deel van de opbrengst van de accijns van motorbrandstoffen omgezet. Daarbij speelt ook een rol dat uit modelberekeningen volgt dat de welvaartseffecten van de omzetting een optimum kennen bij een omvang van de omzetting van ongeveer 4,5 miljard euro (10 miljard gulden) op jaarbasis. De huidige budgettaire omvang van de onderscheiden componenten van de omzetting kan in dit verband als volgt worden gespecificeerd: motorrijtuigenbelasting 2,8 miljard euro (6,3 miljard gulden), een kwart van de BPM 0,7 miljard euro (1,6 miljard gulden), Eurovignet 0,1 miljard euro (0,2 miljard gulden), accijns 0,9 miljard euro (1,9 miljard gulden), welke bedragen samen leiden tot de hiervoor bedoelde 4,5 miljard euro (10 miljard gulden).

Deze benadering heeft niet alleen betrekking op de tariefstelling van de kilometerheffing in algemene zin: zowel de pure omzetting van vaste lasten en accijns in een kilometerheffing als de in een later stadium in te voeren congestieheffing.

Bij het berekenen van de tarieven zoals opgenomen in het onderhavige wetsvoorstel gold als algemeen uitgangspunt dat de inkomsten voor de rijksoverheid en de lasten van de gezamenlijke weggebruikers ten gevolge van de omzetting niet hoger zullen worden. Meer in het bijzonder gold dit uitgangspunt ook per afzonderlijke categorie motorrijtuigen, waarmee in dit verband wordt bedoeld op de categorieën personenauto's, motorrijwielen, bestelauto's, lichte vrachtauto's, zware vrachtauto's en autobussen. Voor houders van personenauto's bijvoorbeeld geldt dat hun financiële lasten ten gevolge van de invoering van de kilometerheffing worden verlaagd indien zij minder rijden dan het per brandstofsoort huidige gewogen gemiddelde binnenlandse jaarkilometrage van circa 18 000 kilometer per jaar.

Zoals in § 3.1. van deze memorie is aangegeven, bevat de tariefstructuur van de motorrijtuigenbelasting de elementen voor de basis van een kilometerheffing. Er is dan ook voor gekozen om de tariefgrondslagen van de motorrijtuigenbelasting (de gewichtsklasse van het voertuig, de brandstofsoort waarvoor het voertuig geschikt is, de voertuigcategorie en de provincie waarin de houder woont) te laten terugkeren in de tariefgrondslagen van de kilometerheffing. De tariefgrondslag van de BPM (de catalogusprijs van het voertuig) maakt uiteraard – zoals hierna nader wordt toegelicht – geen deel uit van de tariefgrondslagen van de voorgestelde kilometerheffing.

§ 4.2. Onderscheiden tariefgroepen

Het tarief van de beoogde eerste fase van de kilometerheffing wordt onderscheiden in twee delen, namelijk een basistarief (zie § 4.2.1.) en een brandstoftarief (zie § 4.2.2.). In een later stadium beogen wij een congestietarief toe te voegen (zie § 4.3.). Voor zware vrachtauto's geldt voorts in verband met het Eurovignet en met voor die groep voertuigen geldende internationale regelgeving een bijzondere tariefsituatie onder de kilometerheffing: een afzonderlijk tarief zware vrachtauto's ter omzetting van het Eurovignet (zie § 4.4.).

§ 4.2.1. Het basistarief

Het basistarief van de kilometerheffing, is opgebouwd uit twee elementen, namelijk de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting en een deel van de accijns. Voor de personenauto's en motorrijwielen komt daar nog een kwart van de BPM bij.

§ 4.2.1.1. De omzetting van motorrijtuigenbelasting

De per jaar per gewichtsklasse te betalen bedragen aan motorrijtuigenbelasting, exclusief de provinciale opcenten, zijn per voertuigcategorie omgezet naar het basistarief van het kilometertarief door de zogenoemde hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting per gewichtsklasse te delen door het gemiddelde binnenlandse jaarkilometrage voor elke voertuigcategorie (personenauto, bestelauto, etc.).

§ 4.2.1.2. De omzetting van BPM

De BPM is van toepassing op personenauto's en motorrijwielen die voor het eerst in Nederland op de weg komen. Het betreft dus voornamelijk nieuwe motorrijtuigen. Het gaat om een per voertuig eenmalige heffing. De BPM wordt geheven naar de netto catalogusprijs, dat wil zeggen de geadviseerde verkoopprijs exclusief de BPM zelf en exclusief de omzetbelasting. Bij de omzetting is in de eerste plaats een vertaalslag gemaakt van deze netto catalogusprijs en het daarbij behorende BPM-bedrag naar de gewichtsklasse. Dit is gedaan door per gewichtsklasse een gemiddelde netto catalogusprijs en een gemiddeld BPM-bedrag vast te stellen. Voor dieselauto's, waarvoor de BPM hoger is dan voor andere personenauto's, is deze "dieseltoeslag" buiten de omzetting gelaten, om wagenparkeffecten te voorkomen. Van de aldus gevonden bedragen is vervolgens een kwart genomen. Omdat het hier om een per voertuig eenmalige heffing gaat, is dat bedrag vervolgens per gewichtsklasse gedeeld door de gemiddelde levensduur van de voertuigen (voor personenauto's 13 jaar en voor motorrijwielen 18 jaar) ten einde tot jaarbedragen te komen. De daaruit voortvloeiende bedragen zijn vervolgens gedeeld door het gemiddelde binnenlandse jaarkilometrage.

§ 4.2.1.3. De omzetting van accijns

Het gedeelte van de accijns dat in het onderhavige wetsvoorstel is omgezet in kilometerheffing, beloopt per liter 9 eurocent voor benzine, 5 eurocent voor dieselolie en 1 eurocent voor LPG (telkens zo'n 15% van het geldende accijntarief). Het met die cijfers overeenkomende gedeelte van de kilometerheffing is berekend door voor iedere brandstofsoort en gewichtsklasse het gemiddelde brandstofverbruik per kilometer vast te stellen.

§ 4.2.2. Het brandstoftarief

Voor personenauto's die op dieselolie of LPG rijden, gelden naast de hoofdsom ook zogenoemde brandstoftoeslagen. Deze toeslagen zijn in de voorgestelde kilometerheffing niet uitgedrukt in een bedrag per kilometer, maar in een bedrag per maand. Deze toeslagen zijn namelijk in de huidige situatie van invloed op de verdeling van het voertuigpark naar het gebruik van de verschillende brandstofsoorten. Aangezien diesel- en LPG-personenauto's gemiddeld meer kilometers per jaar rijden dan het gemiddelde binnenlandse jaarkilometrage voor alle Nederlandse personenauto's, zou het eenvoudigweg omzetten van deze toeslagen in een heffing per kilometer de huidige verhouding tussen benzine, dieselolie en LPG in het nationale voertuigpark verstoren, hetgeen niet spoort met een beleidsneutrale invoering van de kilometerheffing.

§ 4.3. Het congestietarief

Met het congestietarief wordt te zijner tijd differentiatie naar tijd en plaats geïntroduceerd. De hoogte van het congestietarief beweegt zich volgens het wetsvoorstel tussen de 5 en 75 eurocent. Bij de maximumhoogte is rekening gehouden met de lengte van het weggedeelte dat kan worden aangewezen

voor de toepassing van het congestietarief. Ook bij korte trajecten met hoge congestie zal het mogelijk moeten zijn een effectief tarief vast te stellen (denk aan bottleneck-files bij de Coentunnel). Bij het afleggen van een kort traject wordt immers ook een bijdrage aan het ontstaan van congestie geleverd. Binnen de genoemde bandbreedte zal in de ministeriële regeling een aantal tarieven worden vastgesteld. Als indicatie voor de (gemiddelde) tariefhoogte mag worden uitgegaan van een tarief van ongeveer 9 eurocent dat in modelberekeningen in het kader van het NVVP zeer substantieel effect op de zwaarte van de congestie bleek te sorteren.

§ 4.4. Het tarief zware vrachtauto's

Bij de omzetting van het tarief van het Eurovignet in de kilometerheffing, is het tarief voor de kilometerheffing, evenals nu in het Eurovignet het geval is, gedifferentieerd naar Euroklasse (schone voertuigen).

§ 5. Uitvoering

§ 5.1. De belastingplichtige

Voor burgers en bedrijven is van belang dat de kilometerheffing een belasting is die is gekoppeld aan het rijden met een motorrijtuig. Het ligt daarom in de rede de belasting te heffen van degene die met het motorrijtuig rijdt. In veel gevallen zal dit de houder van het motorrijtuig zijn en zo dit niet geval is, beslist de houder van het motorrijtuig aan wie hij toestemming geeft ermee te rijden. In dit wetsvoorstel wordt daarom de houder van het motorrijtuig, zoals dat blijkt uit het kentekenregister, aangemerkt als belastingplichtige. Tijdens het gebruik van het motorrijtuig dient een functionerende mobimeter van een door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd type aanwezig te zijn (zie hierover § 3.3.). De mobimeter dient eenmaal per jaar door een door de Dienst Wegverkeer erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon, te worden gekeurd. Indien de mobimeter wordt goedgekeurd, wordt een keuringscertificaat voor de mobimeter afgegeven. Voor de mobimeter dient dan ook altijd een geldig, bij de mobimeter behorend, keuringscertificaat aanwezig te zijn. De houder van het motorrijtuig is verantwoordelijk voor de goede werking van de mobimeter. De mobimeter wordt zo geconstrueerd dat de belastingplichtige op eenvoudige wijze kan constateren wanneer een mobimeter niet goed functioneert. Zodra dat het geval is moet dit worden gemeld aan de inspecteur en moet de mobimeter worden gerepareerd op kosten van de overheid, tenzij sprake is van vernieling en dergelijke. Zoals in § 3.4. is aangegeven, is gewaarborgd is dat de privacy van de gebruiker van de mobimeter wordt beschermd. Uitgesloten is namelijk dat de overheid de mogelijkheid heeft de plaats- en rithistorie van individuele voertuigen te verzamelen. Het systeem verzendt alleen geaggregeerde informatie die nodig is om het verschuldigde bedrag aan belasting te kunnen vaststellen.

De burger wordt niet geconfronteerd met extra handelingen, omdat op elektronische wijze aangifte wordt gedaan. Wel kan in één oogopslag worden gezien wat de kosten per kilometer zijn. De verkeersveiligheid ondervindt tijdens het rijden daarvan geen negatieve effecten. Omdat het mogelijk is gemaakt dat het functioneren van de mobimeter gelijktijdig wordt gezien bij de APK-keuring, behoeft de burger in alle gevallen waarin zijn motorrijtuig APK-plichtig is, in dat opzicht niet onnodig te worden belast. Ten aanzien van de initiële uitrusting van het motorrijtuig met een mobimeter zij verwezen naar § 6.1.

§ 5.2. De heffende instantie

De kilometerheffing is vormgegeven als een belasting, uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de Belastingdienst. Deze draagt zorg voor de afhandeling van de aangiften en het innen van de verschuldigde bedragen. Bij deze activiteiten wordt gestreefd naar een optimale combinatie van uitbesteding op de markt en eigen inzet van de Belastingdienst.

Uitbesteding van taken hoort zeker tot de mogelijkheden waar het gaat om activiteiten als het verwerken van aangiften, versturen van rekeningen en het afhandelen van klantreacties. Gebleken is dat vanuit de markt belangstelling bestaat voor de uitvoering van dit soort taken in opdracht van de Belastingdienst, in combinatie met het aanbieden van aanvullende diensten. De combinatie van deze taken en diensten kan, zoals is gebleken, leiden tot synergievoordelen voor de marktpartijen.

Voldoende waarborgen moeten worden geschapen om een dergelijke taakverdeling tussen de Belastingdienst en marktpartijen mogelijk te maken. Het gaat daarbij met name om een tweetal stromen, de aangiftestroom en de geldstroom.

De aangiftestroom loopt vanuit de mobimeter naar de (elektronische) postbus van de Belastingdienst. Het transport zal worden verzorgd door een service-provider. Deze zorgt ervoor dat de aangiftegegevens langs de kortst mogelijke weg in ongeschonden staat bij de Belastingdienst komen. Aan de hand van deze

gegevens wordt in principe eens per maand een rekening vervaardigd die aan de belastingplichtige wordt toegezonden.

De geldstroom loopt rechtstreeks van de belastingplichtige (de kentekenhouder) naar (de rekening van) de Belastingdienst. Vanuit beheersing van het proces zal daarbij gestreefd worden naar een maximale inzet van de automatische incasso. De houder van het motorrijtuig kan in dat geval rekenen met een voorzienbare datum van afschrijving. Door de rechtstreekse betaling aan de Belastingdienst wordt het best gewaarborgd dat de betaling ook werkelijk binnenkomt. Daarmee worden risico's met betrekking tot eventuele financiële problemen bij service-providers vermeden. Mocht het verschuldigde bedrag niet binnenkomen, dan kan het wettelijke instrumentarium van de Algemene wet inzake rijksbelastingen worden toegepast zoals bij elke openstaande belastingschuld.

§ 5.3. Handhaving

Zoals bij alle belastingheffing neemt de Belastingdienst ook de handhaving voor zijn rekening. Daartoe staat de Belastingdienst een uitgebreid en effectief fiscaalrechtelijk instrumentarium ten dienste. Volgens het rechtshandavingsconcept van deze dienst wordt door middel van voorlichting en dienstverlening zoveel mogelijk onbewuste niet-voldoening aan de belastingplicht voorkomen en bewuste niet-voldoening afgeremd. De burger die niettemin bewust niet aan zijn verplichtingen voldoet, moet zo snel mogelijk en, gelet op de omvang van het systeem, zo veel mogelijk geautomatiseerd worden gedetecteerd. Startpunt is dat het systeem van mobimeters en back-office tezamen zo moet worden ontworpen dat de aangiftestroom ongestoord van de mobimeter in het voertuig naar de Belastingdienst kan lopen. De backoffice stelt geen bijzondere eisen aan de techniek: de ontvangen aangiftes kunnen worden verwerkt met behulp van standaard technieken; ditzelfde geldt voor de met de aangifte samenhangende betaling. De technologie voor het bepalen van plaats en gereden afstand is eveneens beschikbaar. De meest voor de hand liggende keuze is gebruik te maken van GPS (aangevuld met hulpmiddelen om nauwkeurigheidsproblemen in moeilijke gebieden op te lossen), maar het zou bijvoorbeeld ook mogelijk zijn een beperkt aantal bakens in Nederland op te richten, waarmee hetzelfde kan worden bereikt. Het elektronisch opslaan van de tarieven en wegsoorten in alle mobimeters kan gedaan worden door van standaard GSM faciliteiten gebruik te maken, zonder dat daarbij de automobilist belast wordt met de zorg voor de juiste versie van die tarieven. Ook voor het versturen naar de backoffice van de aangifte zijn geen nieuwe voorzieningen nodig: GSM lijkt de meest voor de hand liggende technologie, maar het zou ook met andere draadloze verbindingen kunnen. Er zijn overigens nu al bedrijven die experimenteren met de mobimeter-techniek.

De mobimeter zal worden ingevoerd als zij zo is geconstrueerd dat pogingen om de werking van de mobimeter, te frustreren, bij ontvangst van de aangifte direct wordt opgemerkt. Daartoe zal een technische voorziening in de mobimeter moeten worden opgenomen die met de aangifte een signaal meezendt waaruit kan worden afgeleid dat de mobimeter is gemanipuleerd.

Op deze manier wordt de kans op onontdekte fraude aanmerkelijk geringer, hetgeen een preventieve werking heeft. Naast deze controlemogelijkheid en de jaarlijkse controle van de mobimeter, zullen ook wegcontroles worden gehouden met detectieapparatuur die rijdende voertuigen controleren op de aanwezigheid en de goede werking van de mobimeter. Verder is het nemen van foto's van het motorrijtuig een methode om achteraf door middel van uitlezing van de mobimeter te controleren of de belastingplichtige een correcte aangifte heeft gedaan. Ten slotte kan door middel van staande houdingen worden gecontroleerd of een goed werkende mobimeter door de houder van het motorrijtuig wordt gebruikt.

Voor een sluitende bestrijding van het niet voldoen aan de belastingplicht is een drietal factoren in onderlinge samenhang van belang.

In de eerste plaats kan de pakkans worden genoemd. De te kiezen modaliteiten van de uitvoering zullen zodanig moeten zijn dat de pakkans de niet-betalende burger een ongemakkelijk gevoel geeft. Op het hoofdwegennet is een flinke pakkans goed te realiseren. De meeste inspanningen zullen zich dan ook richten op het onderliggend wegennet.

In de tweede plaats moet de boete voldoende substantieel zijn om een afschrikwekkende werking te hebben. Daarbij biedt het bedrag van de heffing, als maatstaf voor de hoogte van de boete onvoldoende soelaas. Daarom wordt de boete onafhankelijk van het belastingbedrag vastgesteld en worden bedragen verhoogd volgens een vast te stellen reeks in geval van recidive. Het te kiezen stelsel moet zodanig robuust zijn dat het alle uit de handhaving voortvloeiende acties zoveel mogelijk aankan.

In de derde plaats is de verwachting dat de hoogte van het door fraude te besparen bedrag een rol gaat spelen. Daarbij is van belang dat wie weinig rijdt een relatief lage pakkans heeft, maar ook een relatief laag fiscaal belang. In een dergelijke situatie speelt de hoogte van de boete een cruciale rol.

Veelrijders zullen in het algemeen regelmatig veel op het hoofdwegennet rijden en daar een flinke pakkans hebben. Hoewel hun voordeel groter is zal door de recidiveregeling hun boete bij regelmatige overtreding snel oplopen.

Op de feitelijke invoering en de kosten van de heffings- en inningscomponenten van het systeem is in dit stadium van de ontwikkeling van het systeemconcept in het licht van het voorgaande nog onvoldoende zicht. In elk geval zal bij de invoeringswet het handhavingssysteem volledig moeten zijn uitgewerkt, mede aan de hand van de bij de ontwikkeling van het heffingssysteem verkregen inzichten. Bij de invoeringswet zal naast de nadere toelichting op de functionele specificaties ook nadrukkelijk op de desbetreffende uitvoeringskosten worden ingegaan.

§ 6. Invoering, effecten en evaluatie

§ 6.1. Invoering

De implementatiestrategie gaat uit van inwerkingtreding van de kilometerheffing voor alle motorrijtuigen per 1 januari 2006.

Bij de invoering zal sprake zijn van een ontwikkelfase van 2002 tot 2004 en een implementatiefase van 2004 tot 2006.

In de ontwikkelfase wordt onder meer de benodigde techniek voor de kilometerheffing ontwikkeld. Zo zal een functioneel program van eisen voor de mobimeter worden ontwikkeld aan de hand waarvan fabrikanten prototypes kunnen gaan ontwerpen en produceren. De functionele eisen zijn gericht op het realiseren van een open standaard. Daardoor wordt gewaarborgd dat iedere service-provider iedere mobimeter kan ondersteunen en dat ieder bedrijf mobimeters kan produceren. Bovendien wordt het ontstaan van aanvullende diensten en de internationale toepassing van de kilometerheffing erdoor bevorderd. Bij het gereedkomen van de eerste mobimeters in 2003 zullen onder meer in de Randstad uitgebreide proeven worden gehouden.

Tijdens de ontwikkelfase zal via aanbesteding tevens duidelijk worden welke marktpartijen als service-providers kunnen gaan optreden. Daaraan voorafgaand zal aan de hand van een marktconsultatie een program van eisen worden opgesteld op basis waarvan marktpartijen een offerte kunnen uitbrengen.

Vanaf 2004 wordt gestart met invoeringsmaatregelen van de kilometerheffing.

Daarbij moet onder meer worden gedacht aan de productie van de mobimeter, de uitrusting van auto's met de mobimeter, publieksvoorlichting, de productie en installatie van de overige technische onderdelen van het systeem zoals de uitleesapparatuur en de benodigde apparatuur voor de handhaving. Ook zal in die fase de nieuwe organisatie van de heffing, inning en handhaving moeten worden geïmplementeerd.

De tijdige uitrusting met de mobimeter van het ongeveer 7 miljoen auto's omvattende Nederlandse wagenpark in een periode van 2 jaar, is een grootscheepse operatie. De logistieke organisatie, het alloceren van de benodigde capaciteit en het geven van publieksvoorlichting nopen tot een gedegen voorbereiding en een tijdige start. Zo zal het nodig zijn ruim voor de feitelijke start van de heffing te beginnen met het uitrusten van motorrijtuigen met de mobimeter. De publiekscampagne zal uiteraard ook voorzien in service desks waar men voor vragen terecht kan. Deze service desks zullen een grote verwerkingscapaciteit hebben omdat de invoering van de heffing alle automobilisten raakt. Dit, tezamen met andere startwerkzaamheden, betekent een forse inspanning voor de uitvoeringsorganisatie, bij een keuze voor één invoeringsdatum. Overigens zal naar de implementatiemodaliteiten nog nader onderzoek worden gedaan.

In § 1.1. is de keuze voor invoering van de kilometerheffing bij een aparte invoeringswet al aan de orde geweest. Deze invoeringswet biedt de mogelijkheid om in een later stadium nog onderwerpen te regelen ten behoeve van de invoering. Dit zal het proces van invoering van de kilometerheffing ten goede komen.

Het bovenstaande impliceert dat de Staat voor bepaalde activiteiten contracten met marktpartijen zal aangaan op een tijdstip dat de wettelijke invoering van de kilometerheffing nog niet volledig is afgerond. Ten einde onzekerheden ter zake te vermijden zullen in opeenvolgende fasen met betrokkenen heldere afspraken gemaakt worden over de te nemen stappen en de verdere besluitvorming daaromtrent. Daarnaast zal de Tweede Kamer via voortgangsrapportages periodiek op de hoogte worden gesteld van de ontwikkelingen.

§ 6.2. Effecten

§ 6.2.1. Algemeen

De kilometerheffing leidt ertoe dat de automobilist directer met de werkelijke kosten wordt geconfronteerd. Daardoor kan hij een eerlijker prijsafweging maken met andere vormen van vervoer zoals trein, metro, bus of taxi, waarvan het prijskaartje ook is gerelateerd aan de af te leggen afstand, of zijn motorvoertuig laten staan en per fiets gaan zonder dat de kosten doorlopen. De automobilist kan ook bewustere keuzes maken als het gaat om plaatsen om te wonen, werken, winkelen of recreëren. Niet al deze gedragswijzigingen kunnen op korte termijn worden gerealiseerd. Effecten van met name aanpassing van woon- of werkplek zullen pas in de loop van een aantal jaren zichtbaar worden.

Om inzicht te krijgen in de mogelijke effecten van kilometerheffing zijn modelsimulaties uitgevoerd. Daarvoor zijn dezelfde modellen en omgevingsscenario's gebruikt als voor het doorrekenen van de beleidseffecten van het NVVP. Als referenties zijn gebruikt de situatie in 2010 waarin het MIT en BOR pakket is gerealiseerd en de situatie in 2020 waarin een mix van benuttings- en bouwmaatregelen is gerealiseerd. Zonder kilometerheffing groeit de automobiliteit en daarmee ook de hoeveelheid voertuigverliesuren tot 2020 nog aanzienlijk namelijk met respectievelijk 50% en 160% ten opzichte van 1995. De tariefscenario's verschillen vooral in de grootte van het te variabiliseren bedrag en het al dan niet toevoegen van het congestietarief. De modellen berekenen lange termijn effecten. Op de korte termijn zullen de effecten van kilometerheffing wat lager zijn dan op de lange termijn.

Het verkeerskundige effect van de kilometerheffing bestaat uit een substantiële reductie van het aantal autokilometers. In 2020 vermindert bij de tarieven, zoals deze in dit wetsvoorstel (indicatief) zijn opgenomen, de hoeveelheid autokilometers met ongeveer 10% vergeleken met de situatie zonder kilometerheffing. In 2010 zal deze reductie ongeveer 7% zijn. De autokilometers worden voor een deel vervangen door verplaatsingen met een andere vervoerwijze. De rest verdwijnt doordat de gemiddelde verplaatsingsafstand per auto afneemt.

Omdat er minder per auto gereden wordt, heeft de kilometerheffing ook een positief effect op de doorstroming en bereikbaarheid. De hoeveelheid voertuigverliesuren op het hoofdwegennet neemt naar verwachting voor al het verkeer (auto's en vrachtwagens) met ongeveer 25% af ten opzichte van de situatie die in 2020 zonder kilometerheffing zou ontstaan. Op het onderliggend wegennet ontstaat een vergelijkbaar effect. In 2010 zal de hoeveelheid voertuigverliesuren met ongeveer 20% dalen.

Voor het vrachtverkeer heeft variabilisatie van de vaste lasten een beperkt effect namelijk ongeveer 1% minder vrachtautokilometers en voertuigverliesuren voor het vrachtverkeer, ook al zal door de filereductie van de personenauto's voor het vrachtverkeer meer winst worden geboekt.

Het congestietarief, een differentiatie naar plaats en tijd, vermindert de hoeveelheid voertuigverliesuren substantieel en leidt daardoor tot een betere doorstroming en bereikbaarheid. Het hoofdeffect van dat tarief is dat het autoverkeer uitwijkt naar andere vertrektijdstoppen, de reductie van de totale hoeveelheid voertuigkilometers is beperkt. In het NVVP is variant voor een congestietarief opgenomen waarbij een toeslag van 9 eurocent per kilometer moet worden betaald door al het verkeer tijdens de ochtend- en avondspits op trajecten van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet die nog congestie vertonen na de kilometerheffing. Door dit congestietarief neemt het aantal voertuigverliesuren in 2020 voor al het verkeer op het hoofdwegennet met 24 extra procentpunten af ten opzichte van de situatie met alleen kilometerheffing. De volledige kilometerheffing leidt dus tot een daling van de hoeveelheid voertuigverliesuren met 48% ten opzichte van de situatie die in 2020 zou ontstaan zonder deze heffingen. De hoeveelheid autokilometers daalt door het congestietarief met ongeveer 2 extra procentpunten in 2020 ten opzichte van de situatie met een kilometerheffing zonder congestietarief.

In algemene zin kan over de effecten van de kilometerheffing voor het bedrijfsleven met enige voorlopigheid het volgende worden opgemerkt. De kosten gemoed met het gebruik van bedrijfsauto's en leasecontracten zullen stijgen. Doorberekening van deze stijging is slechts noodzakelijk voorzover deze kosten onvoldoende worden gecompenseerd door de productiviteitsstijging van mobiele werknemers (in verband met een verhoogde doorstroming). Mogelijk zal het aantal lease- en bedrijfswagens stijgen, omdat bepaalde werknemers zullen proberen de kilometerkosten te ontwijken en via onderhandelingen af te wentelen op hun werkgevers. Voor een deel van de autobranche (met name autoverhuurbedrijven, rijsschoolhouders en taxi's) zullen de kosten toenemen. Doorberekening aan de consument ligt in de lijn der verwachting. Ten aanzien van de wegtransportsector bestaan evenmin exacte gegevens. Afhankelijk van de vormgeving van het heffingstarief zal op drukke perioden en plaatsen wellicht minder vrachtverkeer met een hoge beladingsgraad komen; de verwachting bestaat van een zekere verschuiving naar kleine flexibele en hoogfrequente vrachtritten die meer verspreid zijn over de dag. Op andere tijdstippen en plaatsen wordt

meer vrachtverkeer verwacht, dat dan zal kunnen profiteren van de effecten van de kilometerheffing op de doorstroming. Bij het invoeringswetsvoorstel zal, als gezegd, aan de hand van de dan inmiddels verworven informatie nader worden ingegaan op de te verwachten effecten voor het bedrijfsleven.

Ook het milieu is gebaat bij de kilometerheffing. Doordat het aantal autokilometers met 10% vermindert, nemen kort gezegd de emissies van CO₂, NO_x en fijne stof ook met ongeveer 10% af.

Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor de verkeersveiligheid. Kilometerheffing heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid. Omdat er 10% minder per auto wordt gereden zal zeer waarschijnlijk ook het aantal verkeersdoden en -gewonden dalen.

§ 6.2.2. Administratieve lasten

Op dit moment kan nog niet exact worden vastgesteld welke bijdrage dit wetsvoorstel levert aan de vermindering van de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven. Enerzijds vervallen er administratieve lasten (vervallen MRB), anderzijds komen er bepaalde nieuwe voor in de plaats.

Met de elektronische wijze van aangifte via de mobimeter is geen papierwerk gemoeid. Als niet wordt gekozen voor betaling via automatische incasso, wordt in beginsel maandelijks de rekening aan de houder gezonden. De aanvullende diensten via de mobimeter (denk aan filewaarschuwingen, logistieke informatie en verbinding vanuit vrachtwagens met het hoofdkantoor) bieden de mogelijkheid tot terugdringing van administratieve lasten. Op een beperkt aantal onderdelen is evenwel sprake van een geringe toename van administratieve lasten. Het gaat dan om de tijd gemoeid met de kennisname van de introductie van het nieuwe belastingsysteem. De publieksvoorlichting zal met dit aspect nadrukkelijk rekening houden. Ook kan gewezen worden op de geringe tijd gemoeid met het verkrijgen van bekendheid met de tarieven na de invoering van het congestietarief, die niet alleen schriftelijk maar ook 'en route' kenbaar zullen zijn. De service-providers dienen een keurmerk te verkrijgen voor hun mobimeter. In de gevallen dat een mobimeter uitvalt, is weinig tijd gemoeid met de melding bij de Belastingdienst. Doordat voor de periodieke controle van de mobimeter kan worden aangesloten bij de APK-keuring wordt de houder van een auto ook in dat opzicht niet geconfronteerd met extra lasten. Voor de houders van motorrijwielen en auto's jonger dan 3 jaar ligt dat anders. Zoals reeds eerder vermeld zullen wij bij het voorstel voor de invoeringswet meer specifiek ingaan op de mate van de omvang van de administratieve lastendruk; het streven is daarbij gericht op een zo beperkt mogelijke lastendruk.

De historie van de afgelopen tien jaar geeft aan dat er geen alternatieven zijn voor het thans voorgestelde systeem, die landelijk hetzelfde effect zouden bewerkstelligen en op meer draagvlak zouden kunnen rekenen (rekeningrijden, tolpoorten, spitstarief). De grenseffecten van de verhoging van accijnzen, alsmede de afwezigheid van een effect daarvan op congestie, zijn zodanig dat een dergelijk voorstel niet als een reëel alternatief is beschouwd. Datzelfde geldt voor een nog veel verder weg liggend stelsel van verhandelbare mobiliteitsrechten. Een alternatief voor de introductie van de mobimeter binnen het stelsel der wet is niet goed denkbaar. Nu de kosten van de mobimeter ten laste komen van de Staat, zijn hiermee de grootste administratieve lasten weggenomen voor het bedrijfsleven en particulieren. De bestaande kilometerteller is niet nauwkeurig en betrouwbaar genoeg en te fraudegevoelig om voor belastingheffing te hanteren. Aan aansluiting bij een systeem als de tachograaf kleven dezelfde bezwaren.

§ 6.3. Evaluatie

Voor de evaluatie van de werking van de wet moet rekening worden gehouden met effecten die al op korte termijn zichtbaar worden en effecten die zich op een langere termijn van 5 tot 10 jaren voordoen. Tot het laatste behoren verhuizing of verandering van baan om de woon-werk afstand te verminderen, logistieke aanpassing of locatieverandering van bedrijven en instellingen ter vermindering van vervoersafstanden, veranderd aankoopgedrag bij auto's. Verder moet voor de omvang de verkeerskundige effecten rekening worden gehouden met exogene factoren zoals de bevolkings- en werkgelegenheidsontwikkelingen, veranderingen in het netwerk van wegen en openbaar vervoer die van jaar tot jaar invloed hebben op de verkeersontwikkelingen. De exogene effecten zullen voor de korte termijn voor zover mogelijk gescheiden worden van het effect van kilometerheffing. Op de langere termijn zal de exogene groei het effect van de kilometerheffing naar de mate van die groei beïnvloeden.

De evaluatie zal naar de huidige inzichten betrekking hebben op de volgende aspecten:

1. verkeerskundige aspecten en hun gevolgen voor veiligheid en milieu

Daartoe worden gerekend:

- het effect van de kilometerheffing op de mobiliteit, waarbij als indicator wordt gebruikt de ontwikkeling van het verkeersvolume op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet,

- het effect van kilometerheffing op doorstroming en bereikbaarheid, waarbij als indicatoren voor de congestie de voertuigverliesuren en de gemiddelde snelheid op het hoofdwegennet worden gemeten,
- het effect van kilometerheffing op de verkeersveiligheid, en
- het effect van kilometerheffing op emissies en geluid, waarbij het effect op CO₂, NO_x en fijne stof (alsmede de verandering in geluidsbelasting) kan worden berekend uit de verandering van het verkeersvolume.

2. gedragsmatige aspecten

Onderzoek naar verplaatsingsgedrag geeft inzicht in de keuzeveranderingen van de reiziger (mobiliteitsgedrag van automobilisten, herverdelingseffecten voor de woning- en arbeidsmarkt e.d.).

3. sociaal-economische aspecten

Daaronder vallen inkomenseffecten van kilometerheffing voor particulieren en bedrijven, en het afwentelingseffect.

4. functioneren van het kilometerheffingsysteem

Daaronder vallen perceptie van privacy, eerlijkheid, fraudebestendigheid van het systeem en daarnaast het handavingsaspect, de (uitvoerings)organisatie en de belastinginning.

Zo kort mogelijk voordat de kilometerheffing wordt ingevoerd moet de nulsituatie worden vastgelegd die dient als referentie voor de effectmeting. Vanwege grote fluctuaties is voor de verkeerskundige effecten een meting gedurende een volledig jaar nodig. Ook voor de gedragsmatige en sociaal-economische aspecten moet een nulmeting worden gedaan, maar dit betreft dan een kortlopende enquête die in hetzelfde jaar als de verkeerskundige metingen plaats vindt.

§ 7. Financiële gevolgen van het wetsvoorstel

§ 7.1. Uitgaven en niet-belastinginkomsten

Met betrekking tot de financiële gevolgen wordt nogmaals gewezen op het karakter van dit structuurvoorstel. Dit voorstel geeft enerzijds een gedetailleerd inzicht in de voor een kilometerheffing benodigde wetgeving, anderzijds moet in afwachting van de inzichten die worden verkregen in de ontwikkelfase van de kilometerheffing worden volstaan met een globale aanduiding van de financiële gevolgen. Hierna wordt aangegeven hoe en wanneer op bepaalde punten deze nadere inzichten worden verkregen.

De invoering van het systeem van kilometerheffing zal een aantal incidentele en een aantal structurele uitgaven en niet-belastingopbrengsten meebrengen. Ten tijde van het indienen van deze structuurwet zijn de omvang en de verdeling van deze posten nog onderwerp van nader onderzoek. In deze paragraaf wordt daarom volstaan met een globale aanduiding. In de memorie van toelichting op de invoeringswet zal een meer gedetailleerde paragraaf met financiële gevolgen worden opgenomen.

De incidentele uitgaven hangen samen met de introductie van het systeem. Zij zijn onder te verdelen in uitgaven voor de ontwikkelfase (2002 – 2004) en de implementatiefase (2004 – 2006). De uitgaven in de ontwikkelfase bestaan uit uitgaven ten behoeve van de ontwikkeling van de mobimeter en uitgaven aan een verdere marktconsultatie ten behoeve van het vinden van mogelijke serviceproviders en het verkrijgen van nauwkeuriger kosteninformatie. Deze kosten worden voor het jaar 2002 geraamd op € 20 mln (Kamerstukken II 2001/02, 27455, nr. 10, § 5.4). Bij deze raming zijn de uitgaven voor de personele inzet van de Ministeries van Financiën en Verkeer & Waterstaat buiten beschouwing gelaten.

De implementatiefase is de belangrijkste investeringsfase. De belangrijkste uitgaven die door de Staat moeten worden gedaan, betreffen de zorg dat aan het eind van deze fase alle motorvoertuigen zijn uitgerust met een mobimeter. De raming van de kosten hiervoor is sterk afhankelijk van nadere inzichten die zullen worden verkregen bij het ontwikkelen van een open standaard en de marktconsultatie. Naar de huidige inzichten zal de mobimeter exclusief BTW en inbouwkosten ongeveer € 100 - € 150 per stuk gaan kosten. De mogelijkheid bestaat dat serviceproviders in eerste instantie een deel van deze kosten voor hun rekening nemen om die later via de verkoop van aanvullende diensten terug te verdienen. In hoeverre die mogelijkheid zich voordoet, zal moeten blijken uit marktconsultatie en aanbestedingsprocedures. De Raad van advies kilometerheffing heeft er overigens op gewezen dat de aangeduide financiële gevolgen in dit stadium tamelijk speculatief zijn, te meer daar redelijke schattingen eerst zijn te maken als de tenderprocedure zijn beslag heeft gekregen. Wij onderschrijven de strekking van deze visie doch achten het wel van belang in dit stadium enige indicatie te geven, met welke onzekerheden zij ook is omgeven. Behalve de mobimeters zullen in de implementatiefase ook de praktijkproeven (try-outs en generale repetitie) en een grootschalige voorlichtingscampagne bekostigd moeten worden.

De uitgaven en niet-belastingontvangsten in de exploitatiefase (2006 en verder) zijn structureel. Het betreft de uitgaven voor onderhoud en vervanging van de mobimeter, de te betalen vergoeding aan de serviceprovider en de uitgaven voor handhaving, certificering en tarievenbeheer. De vergoeding die de overheid aan de serviceproviders zal moeten betalen is in de eerste jaren waarschijnlijk hoger dan de huidige perceptiekosten van de vaste voertuigbelastingen. Aan de serviceproviders zal worden gevraagd aan te geven in hoeverre dit bedrag in de loop van de tijd zal dalen. De eindsituatie moet zijn dat de overheid vergelijkbare of zelfs lagere kosten heeft dan als hij zelf als serviceprovider op zou treden.

Gezien de onzekerheden over de financiële consequenties is op dit moment alleen in de dekking van de additionele kosten voor 2002 voorzien. Het project kilometerheffing is ingebracht in ICES-kader en zal meelopen in de in het voorjaar van 2002 uit te brengen Impulsbrief.

§ 7.2. Belastinginkomsten

De invoering van de kilometerheffing brengt door zijn opzet geen verandering aan in de omvang van de opbrengsten van de belastingen op motorvoertuigen. Bij de invoeringswetgeving zal worden aangegeven of en zo ja, op welke wijze wordt voorzien in tijdelijke tekorten of overschotten, die zich kunnen voordoen in een overgangperiode. In tabel 1 is aangegeven hoe de verdeling van de hiervoor genoemde opbrengst over de verschillende belastingen eruit ziet voor en na de invoering van de kilometerheffing.

Tabel 1. Belastingen op motorvoertuigen voor en na invoering van de kilometerheffing in een structurele situatie (€ x 1.000.000), peiljaar 2000

	Voor invoering kilometerheffing	Na invoering kilometerheffing ¹
motorrijtuigenbelasting (rijksdeel)	2200	
motorrijtuigenbelasting (provinciale opcenten)	700	
totaal motorrijtuigenbelasting	2900	
Eurovignet	91	
belasting van personenauto's en motorrijwielen	2900	2175
accijnzen op motorbrandstoffen	5200	4300
kilometerheffing (rijksdeel)		3916
kilometerheffing (provincies)		700
kilometerheffing totaal		4616
TOTAAL	11091	11091

§ 7.3. Provinciale opcenten

Met betrekking tot de provinciale opcenten is nog overleg gaande over de vraag of de introductie van een kilometerheffing moet leiden tot een hernieuwde afweging met betrekking tot de invulling van het provinciaal belastinggebied. Zo veel mogelijk uitgaande van de bestaande bevoegdheden is het uitgangspunt van de kilometerheffing dat de introductie ervan geen verandering zal brengen in de bevoegdheid van de provincies om opcenten vast te stellen en te wijzigen binnen wettelijk verankerde bandbreedtes. De provincies behouden dus de mogelijkheid om voor hun ingezetenen opcenten op de kilometerheffing vast te stellen. Dit is ook in tabel 1 zichtbaar gemaakt. Voor de provincies ontstaat derhalve geen wijziging in de omvang van de eigen belastingmiddelen.

§ 8. Bestuurlijk en maatschappelijk overleg; ministeriële verantwoordelijkheid

§ 8.1. Bestuurlijk en maatschappelijk overleg

Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel is verkennend overleg gevoerd met de mede-overheden. Het overleg heeft plaats gevonden met vertegenwoordigende organisaties als IPO, VNG en Unie van waterschappen, maar daarnaast ook met de provincies, de vier grote steden en Kaderwetgebieden in de Randstad. Het wetsontwerp is voor advies voorgelegd aan het College bescherming persoonsgegevens, de Raad van advies kilometerheffing en het Adviescollege toetsing administratieve lasten (ACTAL). Bij het project kilometerheffing zijn vanaf de start ook belangenorganisaties betrokken. Zo heeft met de

¹ Gebaseerd op de indicatieve tariefvariant van het wetsvoorstel.

maatschappelijke organisaties ANWB, VNO-NCW, MKB-Nederland, FNV en de Stichting Natuur en Milieu, in het kader van de voorbereiding van de voortgangsnota intensief overleg plaats gehad over de algemene lijnen van de kilometerheffing, evenals overigens met vier overlegorganen van Verkeer en Waterstaat. Met de wegvervoersorganisaties EVO, KNV, TLN en VERN is overleg gestart over specifieke aspecten van kilometerheffing voor sectoren, met name goederenvervoer, waarbij in het bijzonder ook de relatie met de ontwikkeling van regelgeving op internationaal niveau aandacht zal krijgen. Ook is overleg gestart met BOVAG en RAI over een overgangsstrategie in verband met de omzetting van de BPM in een kilometerheffing, met 3VO over verkeersveiligheidsaspecten en met ANWB en BOVAG over technische aspecten van implementatie van kilometerheffing.

Het overleg met de hier genoemde organisaties over verkeersveiligheids-, fiscale en invoeringstechnische aspecten wordt eveneens voortgezet. Indien daartoe aanleiding bestaat, wordt aanvullend overleg gestart met andere organisaties van betrokkenen.

§ 8.2. Advies van de Raad van advies kilometerheffing

Op 17 september 2001 zijn de leden van de Raad van advies kilometerheffing benoemd. De Raad heeft tot taak gevraagd en ongevraagd te adviseren over de invoering van de kilometerheffing. De Raad heeft op 11 december 2001 advies uitgebracht over het concept-wetsvoorstel. Hij legt in zijn advies de nadruk op het belang van maatschappelijke acceptatie van de kilometerheffing. De Raad doet in dat licht een aantal aanbevelingen en stelt daarnaast enkele zaken aan de orde. In de voorgaande paragrafen is daaraan in diverse passages reeds aandacht besteed.

Mede naar aanleiding van het advies zijn de wetteksten en deze memorie vervolgens op een aantal punten aangepast. Zo wordt, om de dynamische ontwikkeling van de techniek voldoende ruimte te bieden, van de mobimeter een omschrijving van de minimaal benodigde functies gegeven en wordt deze niet meer aangeduid als apparaat. De Raad wees hier terecht op. Ook de zorgplicht van de houder voor het functioneren van de mobimeter is nader toegespitst.

Een deel van de punten die de Raad naar voren heeft gebracht, hangt samen met de keuze van het aangrijpingspunt van de heffing: is dat het gebruik van de infrastructuur – zoals de Raad bepleit – of die van het motorrijtuig. Als het zou gaan om de infrastructuur zou het gaan om een algemene tolheffing op het Nederlandse wegennet, waaraan elke gebruiker zou moeten meebetalen. Hier is evenwel nadrukkelijk niet voor gekozen. Voor de achtergronden hiervan en de doelstellingen van het onderhavige voorstel wordt verwezen naar de uiteenzetting in hoofdstuk 1 en § 3.2. van deze memorie. Voorts is met dit voorstel bovenal beoogd een structuur neer te leggen voor de heffing op gereden kilometers. Op een aantal punten zal – niet in de laatste plaats wat betreft de uiteindelijke tariefstructuur – mede aan de hand van de thans lopende onderzoeken, noodzakelijkerwijze pas in de invoeringswet duidelijkheid kunnen worden verschaft.

§ 8.3. Ministeriële verantwoordelijkheid

De Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Financiën en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dragen een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor dit wetsvoorstel en hebben een algemene verantwoordelijkheid om ervoor zorg te dragen dat de (publieke) taken en bevoegdheden die zijn geregeld in het wetsvoorstel, naar behoren worden verricht en dat de organen die daarmee zijn belast, adequaat zijn toegerust. Zij zijn daarop ook politiek aanspreekbaar door de Tweede en de Eerste Kamer.

Meer in concreto kunnen de verantwoordelijkheden van de genoemde bewindspersonen als volgt worden geschetst. Er bestaat vanwege de aspecten van zowel weggebruik, tarieven, ruimtelijke inpassing en milieuaspecten een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de bewindspersonen voor de besluitvorming inzake de tarieven van de kilometerheffing en het aanwijzen van weggedeelten en perioden voor het congestietarief. De Minister van Verkeer en Waterstaat draagt verantwoordelijkheden voor het gebruik van het wegennet in Nederland, waarbij de verantwoordelijkheid voor de rijkswegen aanzienlijk verder gaat dan die voor andere wegen. In dit wetsvoorstel zijn die verantwoordelijkheden geconcretiseerd in de taken en bevoegdheden ten aanzien van de wegen en plaatsen waarvoor het samenstel van tarieven van de kilometerheffing wordt geheven.

Ook de decentrale overheden dragen een belangrijke verantwoordelijkheid bij de toepassing van deze rijksbelasting, en wel in tweërlei opzicht. Ten eerste blijven de provincies bevoegd opcenten te heffen op het basistarief. Ten tweede is er een nauwe betrokkenheid van de desbetreffende publiekrechtelijke lichamen bij de aanwijzing van weggedeelten op rijkswegen en andere wegen voor het heffen van het congestietarief. Voorafgaand overleg met de betrokken wegbeheerders is wettelijk verankerd. De uiteindelijke verantwoordelijkheid inzake de aanwijzing berust bij de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Financiën en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De betrokkenheid van de decentrale overheden geldt zowel ten aanzien van de aanwijzing van concrete weggedeelten als ten

aanzien van het overzicht van weggedeelten, waaruit valt af te leiden welke toekomstige aanwijzingen worden overwogen.

De wet wijst ook de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Financiën en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan als verantwoordelijken voor de evaluatie van de wetgeving. Een belangrijke verantwoordelijkheid van de Minister van Financiën is specifiek de taak van de Belastingdienst om de kilometerheffing als belasting te heffen en in te vorderen. Het wetsvoorstel bevat aldus een evenwichtig stelsel van taken en bevoegdheden waarin recht wordt gedaan aan de verantwoordelijkheid van de betrokken (mede)overheden. Daarmee is ten aanzien van de kilometerheffing een belangrijke basis gelegd voor een duidelijke verantwoording aan Tweede en Eerste Kamer en andere vertegenwoordigende organen.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 1.1

In tegenstelling tot de motorrijtuigenbelasting waarbij het houden van een personenauto het belastbare feit vormt, wordt de kilometerheffing geheven op het rijden met een motorrijtuig. De kilometerheffing wordt geheven naar het aantal kilometers dat met het motorrijtuig in Nederland is gereden. De kilometers die anders dan op de openbare weg met het motorrijtuig zijn gereden zijn onderworpen aan de kilometerheffing. Het rijden met een motorrijtuig houdt ingevolge het voorgestelde artikel 1.2, onderdeel b, in dat het motorrijtuig zich uitsluitend dan wel mede op eigen kracht zich voortbeweegt. Het slepen van een motorrijtuig en het vervoeren van een motorrijtuig op een ander vervoermiddel wordt niet als rijden aangemerkt.

In het tweede lid zijn de vier componenten van kilometerheffing omschreven. Ten aanzien van onderdeel c zij tevens verwezen naar de toelichting bij artikel 7.1.

Artikelen 1.2 en 1.3

De definities zoals die gelden voor dit wetsvoorstel en alle op dit wetsvoorstel gebaseerde regelgeving, zijn opgenomen in artikel 1.2 en in artikel 1.3. De definities die zijn opgenomen in deze artikelen zijn grotendeels ontleend aan de artikelen 2 en 3 van de Wet MRB 1994.

De definitie van motorrijtuig is van belang om vast te kunnen stellen of er sprake is van een voertuig waarvan de houder op grond van dit wetsvoorstel belastingplichtig is.

Hoewel de hoogte van de verschuldigde belasting in overwegende mate zal afhangen van het aantal met het motorrijtuig afgelegde kilometers, is het tarief per kilometer tevens afhankelijk van het type motorrijtuig waarin wordt gereden. Daarom worden in artikel 1.2 de verschillende typen motorrijtuigen afzonderlijk gedefinieerd. Behalve kenmerken als de hoeveelheid wielen en de hoeveelheid personen die met een motorrijtuig vervoerd kunnen worden, is met name voor motorrijtuigen bestemd voor het vervoer van goederen een belangrijk onderscheidend gegeven de toegestane maximummassa van een motorrijtuig. De grens tussen een bestelauto en een vrachtauto ligt net als bij de motorrijtuigenbelasting op 3500 kilogram. Aangezien zoals in het algemene deel van deze toelichting is uiteengezet, ook de regelgeving van de Wet belasting zware motorrijtuigen in de wetsvoorstel is geïncorporeerd, is in artikel 1.2, onderdeel n, een definitie van zware vrachtauto opgenomen, waarvan de toegestane maximummassa meer dan 12000 kilogram bedraagt. Uit de Wet belasting zware motorrijtuigen zijn ook de begrippen 'categorie NIET-EURO', 'categorie EURO I' en 'EURO II en schoner' overgenomen. Het betreft een milieuclassificatie van zware vrachtauto's voor de uitstoot van uitlaatgassen, zoals is vastgelegd in richtlijn 88/77/EEG van de Raad van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigde gassen en deeltjes door dieselmotoren bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PbEG L 36) naar de tekst zoals deze is gewijzigd bij richtlijn nr. 91/542/EEG van de Raad van 1 oktober 1991 (PbEG L 295). De hoogte van het bijzondere tarief dat verschuldigd is voor het rijden met zware vrachtauto's op hoofdwegen, hangt af van de categorie waarbinnen een zware vrachtauto valt. Zie hiervoor de toelichting bij de artikelen 2.18 en 2.19.

In artikel 1.3 wordt het begrip personenauto nader gedefinieerd. Onder het begrip personenauto vallen ook motorrijtuigen die op het eerste gezicht de uiterlijke kenmerken vertonen van een bestelauto, maar ruimere gebruiksmogelijkheden hebben dan een bestelauto waardoor het gerechtvaardigd is ze aan te merken als een personenauto. Alleen in de gevallen waarin de laadruimte voldoet aan de omschrijvingen gegeven in het eerste lid, onderdelen a tot en met d, wordt voor de toepassing van dit wetsvoorstel een motorrijtuig daadwerkelijk aangemerkt als een bestelauto.

Artikel 1.4

In dit artikel is bepaald dat motorrijtuigen op meer dan twee wielen bij algemene maatregel van bestuur kunnen worden gelijkgesteld met motorrijwielen indien zij uit hoofde van hun bouw daarmee overeenkomst vertonen. Gedacht moet dan worden aan motorrijwielen die weinig of geen overeenkomsten vertonen met personenauto's, zoals zogenoemde quads, motorrijtuigen op vier wielen, en trikes, motorrijtuigen op drie wielen. Kenmerkend voor beide typen voertuigen is dat een gesloten carrosserie ontbreekt zodat de bestuurder er net als bij een motorrijwiel op zit in plaats van erin.

Artikel 1.5

De houder van het motorrijtuig wordt voor de kilometerheffing aangemerkt als de belastingplichtige. In het voorgestelde tweede lid van dit artikel is vastgelegd wie als houder van een motorrijtuig kan worden aangemerkt. Het uitgangspunt is de registratie in het kentekenregister. Voor de gevallen waarin voor het motorrijtuig geen kenteken door de Dienst Wegverkeer is opgegeven, is in het tweede lid, onderdeel b, vastgelegd dat als houder wordt aangemerkt degene die het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft. Op basis van het voorgestelde tweede lid, onderdeel c, wordt de persoon of rechtspersoon, die ingevolge artikel 37, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, voor het motorrijtuig geen kenteken behoeft op te geven, aangemerkt als belastingplichtige voorzover het rijden met dat voertuig op basis van het voorgestelde artikel 1, tweede lid, onderdeel b, onderworpen is aan de kilometerheffing. In het voorgestelde tweede lid, onderdeel d, worden houders van in het buitenland geregistreerde motorrijtuigen aangemerkt als belastingplichtige indien zij dat motorrijtuig feitelijk in Nederland ter beschikking hebben.

Artikel 1.6

Het voorgestelde eerste lid strekt ertoe dat ingeval degene die over een motorrijtuig waarvoor een kenteken is opgegeven feitelijk en niet geheel voorbijgaand de beschikking heeft, een ander is dan degene die het motorrijtuig houdt in de zin van artikel 1.5, tweede lid, die ander kan worden aangemerkt als de houder. Hierbij kan worden gedacht aan iemand die bijvoorbeeld een personenauto gedurende een of meer maanden op basis van een huur- of leaseovereenkomst, dan wel om niet ter beschikking heeft gekregen van degenen die ingevolge artikel 1.5, tweede lid, wordt aangemerkt als de houder van de personenauto. De uitdrukking 'niet geheel voorbijgaand' houdt in dat het aanmerken van een andere als belastingplichtige niet kan geschieden als die ander het motorrijtuig slechts gedurende enkele uren of dagen ter beschikking heeft. Het uitgangspunt van de regeling in dit artikel is, dat degene op wiens naam het voor het motorrijtuig opgegeven kenteken is gesteld en degene waarvan gewenst wordt dat hij als belastingplichtige wordt aangemerkt, daartoe een gezamenlijk verzoek doen aan de inspecteur. De mogelijkheid voor de inspecteur om op grond van het eerste lid, onderdeel b, een ambtshalve beslissing te nemen zonder een dergelijk verzoek, is slechts bedoeld voor bijzondere gevallen, bijvoorbeeld in geval degene op wiens naam het kenteken staat, financieel niet in staat is de verschuldigde belasting te voldoen.

Artikel 1.7

De kilometerheffing wordt met betrekking tot elk motorrijtuig afzonderlijk, geheven over het aantal met het motorrijtuig gereden kilometers. De belasting wordt geheven per gehele gereden kilometer. Op basis van het voorgestelde artikel 1.13, eerste lid, wordt de belasting voor een kilometer verschuldigd op het tijdstip dat die kilometer is gereden. Dit houdt dat bij een aantal kilometers in het tijdvak van 958,31 of van 958,79 de houder voor het tijdvak in beide gevallen belast wordt voor 958 kilometer. Indien motorrijtuigen deel uitmaken van een bedrijfsvoorraad of bij een herstelbedrijf ter bewerking aanwezig is en voor die motorrijtuigen een bijzonder kenteken als bedoeld in artikel 37, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is opgegeven, wordt de kilometerheffing per bijzonder kenteken over het aantal kilometers dat met al die motorrijtuigen onder dat bijzonder kenteken is gereden, geheven. Daarbij wordt gedacht aan een mobimeter die specifiek voor motorrijtuigen wordt gebruikt, die rijden met een groene handelaarskentekenplaat.

Artikel 1.8

De verschuldigde kilometerheffing is voor een groot deel gebaseerd op het aantal kilometers dat, en de plaatsen en de tijdstippen waar, onderscheidenlijk waarop, die kilometers met het motorrijtuig zijn gereden. Op basis van het voorgestelde artikel 1.9 zijn de gegevens zoals die zijn vastgelegd op de in of op een motorrijtuig aanwezige mobimeter bepalend voor de hoogte van de in het tijdvak verschuldigd geworden belasting. Dit betekent dat gegevens met betrekking tot het aantal kilometers en de tijd en de plaats waarop die met een motorrijtuig zijn gereden, die op andere wijze worden verkregen en worden vastgelegd, worden genegeerd. De inspecteur en de belastingplichtige kunnen de uitkomsten van de gegevens uit de mobimeter slechts met vrucht betwisten indien blijkt dat de mobimeter niet gedurende het gehele tijdvak goed heeft gefunctioneerd.

Artikel 1.9

Op basis van dit artikel dient tijdens het rijden een voorziening van een door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd type aanwezig te zijn, die functioneert. Deze voorziening wordt mobimeter genoemd. Voorgeschreven wordt dat de mobimeter in of op het motorrijtuig aanwezig is. Daarmee is zeker gesteld dat geen sprake is van een zogenoemde voertuigeis. Het EG-recht (artikel 95 EG-Verdrag en daarop gebaseerde richtlijnen) verzet zich namelijk vanwege het vrije goederenverkeer in beginsel tegen aanvullende nationale voertuigeisen, dat wil zeggen, tegen eisen die zien op de werking of de constructie van het voertuig zelf. Een dergelijke eis wordt hier niet gesteld. De verplichting een functionerende mobimeter in of op het motorrijtuig te hebben, geldt op grond van het tweede lid niet voor motorrijtuigen met een buitenlands kenteken die worden gehouden door personen die niet in Nederland wonen of zijn gevestigd. Omdat de mobimeter van essentieel belang is voor de heffing van de kilometerheffing, is de houder verantwoordelijk voor de goede werking van de mobimeter. Op basis van het voorgestelde artikel 1.10, derde lid, onderdeel j, maakt de mobimeter het goed functioneren kenbaar door middel van een daartoe bestemd signaal. Het uitvallen van dit signaal is voor de houder de indicatie dat hij de mobimeter binnen vijf werkdagen moet laten repareren. Ditzelfde geldt als de houder door de inspecteur op de hoogte wordt gesteld van een overigens niet functionerende mobimeter. Zodra de mobimeter weer functioneert, wordt dat geregistreerd op de in de mobimeter aanwezige gegevensdragers. De inspecteur kan vervolgens op de aangifte zien of een defect van de mobimeter binnen de voorgeschreven vijf werkdagen is verholpen. Indien na de voorgeschreven reparatietermijn toch met het motorrijtuig wordt gereden, kan de inspecteur ingevolge het voorgestelde artikel 4.2 een verzuimboete van ten hoogste € 4537 aan de houder van dat motorrijtuig opleggen.

Artikel 1.10

Indien de mobimeter voldoet aan een aantal eisen, wordt het type goedgekeurd door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De in het derde lid genoemde eisen waaraan de voorziening moet voldoen, betreffen de hoofdkenmerken van de mobimeter. Zoals de Raad van Advies kilometerheffing heeft geadviseerd (advies d.d. 11 december 2001), is door deze ruime omschrijving op basis van kenmerken van de voorziening beoogd om de wetgeving techniek-onafhankelijk op te stellen. De gestelde eisen zien onder andere op de registratie van de afgelegde afstand en het berekenen van de verschuldigd geworden kilometerheffing. Daarnaast dient de mobimeter in staat te zijn op basis van de geregistreerde gegevens over een tijdvak aangifte te doen vanuit het motorrijtuig door middel van een draadloos signaal. De mobimeter is zodanig ingericht dat deze de voor de aangifte benodigde gegevens en de aangiften zelf, gedurende ruim vijf jaar bewaart. Op grond van het derde lid, onderdeel g, van dit artikel hebben de houder en de eventuele andere bestuurders toegang tot de gegevens over het concrete verplaatsingsgedrag. Indien aan andere bestuurders dan de houder toegang tot de gegevens niet in de rede ligt (bijvoorbeeld bij huurauto's) kan een persoonsidentificerende voorziening worden aangebracht door de houder om deze gegevens af te schermen. Op grond van het vierde lid, worden de in het eerste lid genoemde eisen nader gespecificeerd in een ministeriële regeling. In deze regeling worden de technische details opgenomen die voor de fabrikant van belang zijn om een mobimeter te kunnen produceren dat in aanmerking komt voor de goedkeuring. Daarnaast is voor de houder van een motorrijtuig die verplicht is de mobimeter te gebruiken, van belang dat de in de ministeriële regeling vast te leggen technische eisen waarborgen dat de privacy van de gebruiker van de mobimeter wordt beschermd. Het is namelijk uitdrukkelijk niet de bedoeling dat de overheid de mogelijkheid heeft de plaats- en rithistorie van individuele voertuigen te verzamelen. De mobimeter verzendt alleen geaggregeerde informatie die nodig is om het verschuldigde bedrag aan belasting te kunnen vaststellen. Aldus is verzekerd dat deze gegevens bij de aangifte niet langs elektronische weg aan de overheid worden verzonden. De houder kan aan een ander – bijvoorbeeld de service-provider ingeval de

houder gebruik maakt van aanvullende diensten – uiteraard wel die gegevens ter beschikking stellen. Daarvoor is toestemming van de houder vereist en bovendien dient de informatieverstrekking noodzakelijk te zijn voor de aanvullende dienstverlening. De Wet bescherming persoonsgegevens is op die verhouding van toepassing, voor zover er sprake is van bewerking van persoonsgegevens.

Bij gebruik van een bijzonder kenteken voor een bedrijfsvoorraad dient de mobimeter die bij dat bijzondere kenteken hoort, in of op het motorrijtuig tijdens het rijden aanwezig te zijn.

Artikel 1.10, derde tot en met zesde lid, bevattende technische voorschriften, brengt met zich de notificatie van het wetsvoorstel. Aan deze Europeesrechtelijke verplichting wordt gevolg gegeven voor indiening van het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer.

Artikel 1.11, 1.12 en 1.13

Zoals toegelicht bij artikel 1.9 is de houder van het motorrijtuig verplicht gedurende het rijden een functionerende mobimeter in of op het voertuig te hebben. Om periodiek te kunnen controleren of de houder deze verplichting nakomt, wordt in de artikelen 1.11 tot en met 1.17 een periodieke keuring van de mobimeter geregeld. Gekozen is voor een eigenstandige keuring in plaats van onderbrenging in de APK-keuring, aangezien de APK-keuring uitputtend is geregeld op basis van richtlijn 96/69/EG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangers (PbEG L 46). Bovendien is er bij de onderhavige keuring gezien het specifieke karakter daarvan, geen aanleiding voor een keuringsvrije periode zoals de APK-vrije periode van drie jaar voor nieuwe personenauto's. Dat neemt niet weg dat mede om praktische redenen is aangesloten bij de systematiek van de APK-keuring, zoals geregeld in Hoofdstuk V van de Wegenverkeerswet 1994. Zo dient de houder op grond van artikel 1.11 te beschikken over een geldig en op die mobimeter betrekking hebbend keuringscertificaat dat is aangebracht op de mobimeter en waarvan de geldigheid, evenals het APK-keuringsbewijs, is beperkt tot een jaar. Deze afstemming op de APK-keuring maakt het mogelijk de keuring van de mobimeter te combineren met de APK-keuring wanneer die ook is vereist. Indien met het motorrijtuig zonder dat op de mobimeter een geldig keuringscertificaat aanwezig is, wordt gereden kan de inspecteur ingevolge het voorgestelde artikel 4.3 een verzuimboete van ten hoogste € 4537 aan de houder van dat motorrijtuig opleggen.

In artikel 1.12, tweede lid, wordt eveneens het ter beschikking stellen van het betrokken motorrijtuig voorgeschreven omdat de mobimeter een identiteit zal hebben die uitsluitend hoort bij het betrokken motorrijtuig.

In geval van bezwaar van de houder tegen weigering van het aanbrengen van een keuringscertificaat door de Dienst Wegverkeer, respectievelijk een aangewezen keuringsinstantie, kan de houder bezwaar onderscheidenlijk administratief beroep aantekenen bij de Dienst Wegverkeer, waarbij evenals bij de APK-keuring een herkeuring door deze dienst mogelijk is.

Artikelen 1.14 en 1.15

Ook wat betreft de keuringsinstanties is aangesloten bij de APK-systematiek. Zo is voorzien in erkenningen door de Dienst Wegverkeer. Het erkenningstelsel biedt aan erkende APK-keurders de mogelijkheid ook een erkenning voor de keuring van mobimeters aan te vragen. Omgekeerd mag op grond van artikel 1.14, tweede lid, slechts aan APK-keurders een erkenning voor de periodieke mobimeter-keuring worden verleend. Deze voorwaarde is gesteld om te waarborgen dat de automobilist te allen tijde de mogelijkheid heeft de mobimeter-keuring te combineren met de APK-keuring, indien die ook is vereist.

Artikelen 1.16 en 1.17

Het toezicht op de erkenninghouders wordt net als bij de APK-keuring uitgeoefend door de Dienst Wegverkeer. Evenals de Belastingdienst anderen kan inschakelen bij de heffing en inning van de kilometerheffing, kan ook de Dienst Wegverkeer marktpartijen betrekken bij de uitvoering van de certificeringstaak. In artikel 1.16 is de regeling van de (steekproefsgewijze) controle door de Dienst Wegverkeer, anders dan in de artikelen 86 en 88 van de Wegenverkeerswet 1994, gedelegeerd, aangezien thans nog niet duidelijk is in hoeverre hier kan worden aangesloten bij de regeling in de genoemde artikelen. De intrekking van de erkenning is in artikel 1.17 geregeld analoog aan die van de APK-erkenning. Gezien het belang van de koppeling van de onderhavige erkenning aan de APK-erkenning (zie hierboven) zal de onderhavige erkenning op grond van het vierde lid vervallen, in elk geval zodra de APK-erkenning vervalt of wordt ingetrokken.

Artikel 1.18

Dit artikel regelt het tijdstip waarop de materiële belastingschuld ontstaat. Het tijdstip is in de eerste plaats van belang voor het bepalen van het verschuldigde congestietarief. Het is in de tweede plaats van belang voor het doen van aangifte aangezien duidelijk is in welk aangiftetijdvak de verschuldigd geworden belasting valt. Het basistarief, congestietarief en tarief zware vrachtauto's wordt verschuldigd voor iedere kilometer op het tijdstip dat de kilometer is gereden. Het brandstoftarief wordt verschuldigd op het tijdstip waarop het tijdvak eindigt.

Artikel 1.19

Het tijdvak waarover de kilometerheffing moet worden voldaan, is een maand indien in die periode ten minste 1000 kilometer met het motorrijtuig is gereden dan wel de periode van twee of meer maanden waarin ten minste 1000 kilometer met het motorrijtuig is gereden. Indien bijvoorbeeld in een periode van 2 ½ maand 1000 kilometer met het motorrijtuig is gereden, moet de verschuldigde belasting worden voldaan over een tijdvak van 3 maanden. Er moet ten minste één keer per twaalf maanden aangifte worden gedaan. Indien in die periode minder dan 1000 kilometer met het motorrijtuig is gereden, moet de verschuldigde belasting over dat tijdvak van twaalf maanden worden voldaan.

In het voorgestelde tweede lid is een voorziening opgenomen voor de situatie dat er met betrekking tot een motorrijtuig sprake is van wisseling van het houderschap gedurende het tijdvak, bedoeld in het eerste lid. De kilometerheffing die in het tijdvak, bedoeld in het eerste lid, is verschuldigd geworden, tot en met het tijdstip van de wijziging van de tenaamstelling van het kentekenbewijs, moet door de oorspronkelijke houder worden voldaan. De verschuldigde belasting over het tijdvak, bedoeld in het eerste lid, die met ingang van de dag van de wijziging van de tenaamstelling ontstaat, moet door de nieuwe houder van het motorrijtuig worden voldaan.

Op basis van het voorgestelde derde lid, kan de verschuldigde belasting voor een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig van een houder die niet in Nederland woont of is gevestigd, op verzoek van die houder ook worden voldaan over een tijdvak van 1 dag, 3 dagen of 15 dagen. Het betreft hier in het buitenland geregistreeerde motorrijtuigen, die niet ingevolge het voorgestelde artikel 3.1 zijn vrijgesteld of waarvoor niet ingevolge het voorgestelde artikel 3.2, onderdeel v en w, ontheffing kan worden verleend.

Artikel 1.20

Het belastingtijdvak vangt ingevolge het voorgestelde eerste lid aan met de dag waarop voor het motorrijtuig een kentekenbewijs wordt afgegeven en vervolgens steeds een periode als bedoeld in het voorgestelde artikel 1.19, later. Voor een motorrijtuig met een dag van dagtekening van deel 1 van het kentekenbewijs van 1 juli betekent dit, dat het eerste belastingtijdvak begint op 1 juli. Voor een motorrijtuig waarmee wordt gereden zonder dat daarvoor een kenteken is opgegeven vangt op basis van het voorgestelde tweede lid, het belastingtijdvak aan op de dag waarop wordt het rijden met het motorrijtuig wordt geconstateerd. Ingevolge het voorgestelde derde lid, vangt het belastingtijdvak voor motorrijtuigen die in het buitenland zijn geregistreerd aan op de dag met ingang waarvan met het motorrijtuig in Nederland wordt gereden. Het belastingtijdvak voor een buitenlands motorrijtuig waarmee op 19 juli de Nederlandse grens wordt overschreden, vangt aan op die datum.

Artikel 1.21

De kilometerheffing wordt geheven bij wege van voldoening op aangifte. Dit is een van de heffingsystemen van hoofdstuk IV van de Algemene wet inzake rijksbelastingen. De aangifte wordt voldaan over het op de voet van artikel 1.19 vastgesteld tijdvak. De voldoening op aangifte houdt in dat de formele belastingschuld in eerste instantie door de belastingplichtige wordt vastgesteld, dus zonder dat daaraan een beschikking van de inspecteur ten grondslag ligt. De inspecteur kan de formele belastingschuld corrigeren door middel van het opleggen van een naheffingsaanslag.

Ingevolge het voorgestelde tweede lid moet de aangifte met behulp van de mobimeter door middel van een draadloos signaal worden gedaan vanuit het motorrijtuig. De aangifte wordt naar zogenaamde wegwakapparatuur gezonden. Het gaat hier om een inhoudsgegeven in de zin van het telecommunicatierecht. Slechts voor zover aangifte wordt gedaan, wordt gelijktijdig een verkeersgegeven gegenereerd dat immers noodzakelijk is om de verbinding tot stand te brengen en te onderhouden. Indien er geen functionerende mobimeter in of op het motorrijtuig aanwezig is moet de aangifte ingevolge het voorgestelde vierde lid op de voet van hoofdstuk II van de Algemene wet inzake rijksbelastingen worden gedaan.

Ingevolge het voorgestelde derde lid van dit artikel worden ten aanzien van de aangifte door middel van een draadloos signaal met behulp van de mobimeter nadere regels gesteld. Bij die regels zal onder meer worden bepaald welke aangiftegegevens moeten worden verstrekt.

De in het tijdvak verschuldigd geworden belasting moet op basis van artikel 19, eerste lid, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, binnen een maand na het einde van dat tijdvak overeenkomstig de aangifte worden betaald. De betaling geschiedt door middel van een toegezonden acceptgiro dan wel door middel van automatische incasso waartoe de belastingplichtige de Belastingdienst heeft gemachtigd.

Ingevolge het voorgestelde vierde lid van dit artikel geldt de verplichting om de aangifte te doen door middel van een draadloos signaal met behulp van de mobimeter niet ten aanzien van de belasting verschuldigd ter zake van een motorrijtuig met een buitenlands kenteken van een houder die niet in Nederland zijn hoofdverblijf heeft of is gevestigd.

Artikel 1.22

De termijn van zes weken voor het instellen van bezwaar tegen de eigen aangifte vangt aan twee weken na de dag van de voldoening. De termijn van twee weken is gekozen omdat een bankafschrift een maal per twee weken pleegt te worden toegezonden. De Belastingdienst verstrekt een eenmalige aankondiging van de dag van de maand waarop in geval van een machtiging de automatische incasso plaatsvindt. De houder zal van de kant van de Belastingdienst geen kennisgeving inzake iedere automatische incasso ontvangen. De latere aanvang van de bezwaartermijn wordt voorgesteld aangezien in het geval van automatische incasso van de aangegeven belasting de voldoening op aangifte zonder daadwerkelijke fysieke handelingen van de kant van de houder van het motorrijtuig geschiedt.

Artikel 1.23

Indien de belastingplichtige de Belastingdienst machtigt tot automatische incasso van de aangegeven belasting en geen afzonderlijke specificatie vraagt, wordt per tijdvak een betalingskorting van € 1 (maar maximaal de afgedragen belasting) verleend. Het bedrag van € 1 is gebaseerd op de bespaarde administratieve kosten en op het rentevoordeel voor de Belastingdienst indien deze onmiddellijk nadat de aangifte is gedaan, tot automatische incasso van de aangegeven belasting mag overgaan. Op basis van het voorgestelde derde lid van dit artikel wordt de korting onder bij ministeriële regeling te stellen voorwaarden en beperkingen verleend.

Artikel 2.1

Dit artikel is ontleend aan artikel 22 van de Wet MRB 1994. In dit artikel zijn enkele voor de toepassing van het basistarief en het brandstoftarief noodzakelijke regels en begripsomschrijvingen gegeven, zoals die ten aanzien van het relevante tijdstip met betrekking tot de inrichting van het motorrijtuig en de afronding van de eigen massa op een honderdvoud, met dien verstande dat 50 kg naar beneden wordt afgerond. Het gewicht van een elektromotor en de bijbehorende accu's blijft op basis van het voorgestelde derde lid buiten beschouwing in de vaststelling van de eigen massa van een personenauto of bestelauto, mits de elektrische energie uitsluitend door een batterij of door een brandstofcel wordt geleverd, of door een verbrandingsmotor die kan worden gevoed met waterstof. Op dezelfde wijze wordt ingevolge artikel 2.1, het gewicht van een installatie voor het verplaatsen of vaststellen van een rolstoel voor gehandicapten buiten beschouwing gelaten. Voor elektrische personenauto's die uitsluitend door een elektromotor worden aangedreven heeft de voorgestelde bepaling geen betekenis, omdat voor dergelijke auto's ontheffing voor kilometerheffing wordt verleend op de voet van het voorgestelde artikel 3.2, onderdeel r.

Artikelen 2.2 tot en met 2.9

In het algemene deel van deze memorie is reeds uitgebreid ingegaan op de in dit voorstel opgenomen tarieven. Hierna worden nog enkele specifieke punten toegelicht.

Richtlijn nr. 99/62/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 juni 1999 (PbEG L 187) betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen verplicht de lidstaten tot het vaststellen van minimumbelastingtarieven per jaar voor in de betrokken lidstaat geregistreerde zware vrachtauto's. Met de Europese Commissie wordt thans overlegd over de vraag op welke wijze de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtwagens kan worden gevariabiliseerd, met inachtneming van het bepaalde in de bovengenoemde richtlijn. In verband met deze nog lopende discussie is het gehele basistarief voor zware vrachtauto's in het tweede lid van artikel 2.7 voorlopig op nihil gesteld.

Voor winkelwagens is geen afzonderlijk tarief meer opgenomen. In de gevallen waarin winkelwagens op benzine of diesel rijden, geldt het basistarief voor vrachtauto's van artikel 2.7.

Artikel 2.8 regelt een verhoging van het basistarief in geval een personenauto, bestelauto of autobus wordt gebruikt voor het trekken van een aanhangwagen. Deze verhoging is forfaitair vastgesteld op 10% van het basistarief van het trekkende motorrijtuig. Het motorrijwiel en de vrachtauto worden niet als trekkend voertuig genoemd, omdat een motorrijwiel als trekkend voertuig van een aanhangwagen met een toegestane eigen massa van meer dan 750 kg zich niet goed laat indenken. Op grond van het tweede lid van artikel 2.8, is de verhoging van het basistarief voor het rijden met aanhangwagens, niet van toepassing op het rijden met aanhangwagens die zijn ingericht en worden gebruikt als kampeerwagen. Het rijden met een caravan leidt hierdoor dus niet tot verhoging van het basistarief. De achtergrond voor deze bepaling is gelegen in de faciliteit voor zodanige aanhangwagens die nu geldt in de motorrijtuigenbelasting (artikel 55, tweede lid, Wet MRB 1994). Ook het af en toe rijden met bijvoorbeeld een boedelbak zal in principe niet leiden tot het verschuldigd zijn van een verhoogd basistarief, omdat in het eerste lid van artikel 2.8 de vermeerdering van het basistarief is beperkt tot een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg.

Het in artikel 2.9 geregelde brandstoftarief bedraagt voor een periode van twee of meer maanden het voor de periode van een maand verschuldigd brandstoftarief vermenigvuldigd met het aantal maanden dat in een tijdvak is gelegen en voor een periode van minder dan een maand een evenredig van het voor de periode van een maand verschuldigd brandstoftarief. Op basis van artikel 1.19 bestaan er verschillende tijdvakken.

Artikelen 2.10 tot en met 2.14

Het congestietarief is verschuldigd voor het met het motorrijtuig rijden op een specifiek daarvoor aangewezen weggedeelte, gedurende een daartoe aangewezen periode. Een weggedeelte kan slechts worden aangewezen indien het onderdeel is van een hoofdweg met structurele congestie of van een andere weg die in dezelfde verbinding als de betrokken hoofdweg voorziet. Verder komen ook in aanmerking niet-hoofdwegen buiten de bebouwde kom met structurele congestie. Het samenstel van bepalingen biedt gelegenheid voor een samenhangende, gebiedsgerichte benadering, met medebetrokkenheid van alle relevante overheden. In dat kader komt uiteraard ook aan de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen betekenis toe. Bij algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld om vast te stellen wanneer er sprake is van structurele congestie en nadere regels voor de aanwijzing van weggedeelten voor het congestietarief.

De aanwijzing van de desbetreffende weggedeelten vindt op grond van het voorgestelde artikel 2.11 plaats bij ministerieel besluit. Dit besluit is een besluit van algemene strekking, dat regelt waar de bepalingen met betrekking tot het congestietarief van toepassing zijn. Wanneer niet meer is voldaan aan de wettelijke vereisten, wordt de aanwijzing op dezelfde wijze als de aanwijzing is tot stand gekomen, ingetrokken. De aanwijzing bij ministerieel besluit geldt ook wanneer weggedeelten op andere wegen dan rijkswegen worden aangewezen. Centrale aanwijzing is ook dan gewenst vanwege de verkeerskundige samenhang tussen de weggedeelten die voor het congestietarief in aanmerking komen.

Dit betekent overigens niet dat de beheerders van de betrokken niet-rijkswegen niet betrokken worden bij de aanwijzing. Zo kan een weggedeelte dat in beheer is bij een ander openbaar lichaam dan het Rijk, op grond van het voorgestelde artikel 2.11, derde lid, slechts worden aangewezen op verzoek van het bestuur van dat openbaar lichaam. Bovendien zullen de desbetreffende overheden op grond van artikel 2.12, tweede lid, worden betrokken bij de openbare voorbereidingsprocedure, bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht die voorafgaande aan de aanwijzing wordt gevolgd. Bestuurlijk overleg in een vroegtijdig stadium van voorbereiding van de besluitvorming is daartoe geëigend. Bij die voorbereiding zal op grond van het derde lid, mede ten behoeve van de desbetreffende overheden, expliciet moeten worden nagegaan welke gevolgen de toepassing van het congestietarief zal hebben voor aanpalende wegen. Tenslotte zal de aanwijzing van weggedeelten aan de orde komen bij het overleg met de betrokken bestuursorganen over het overzicht van aangewezen en aan te wijzen weggedeelten, bedoeld in artikel 2.14.

Gezien het karakter van het congestietarief als een differentiatie van de kilometerheffing naar plaats en tijd, naast het basistarief, worden bij ministeriële regeling krachtens het voorgestelde eerste lid van artikel 2.11, voor elk aangewezen weggedeelte tevens de dagen waarop en de perioden waarin het tarief gaat gelden, moeten worden geregeld. Bij de vaststelling van dagen en periodes zal het congestiepatroon op het desbetreffende weggedeelte richtsnoer zijn.

Zoals reeds eerder is vermeld, wordt met het congestietarief beoogd om de vraag naar wegcapaciteit gedurende perioden van congestie te beïnvloeden. Het is voor het realiseren van de reguleringsdoelstellingen van het grootste belang dat het tarief per weggedeelte, per dag en per periode kan variëren. De vaststelling van de hoogte van het congestietarief wordt gezien het bovenstaande gedelegeerd aan de Minister van Financiën, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze delegatie is gewenst omdat thans de uiteindelijke tariefhoogte nog niet kan

worden overzien en de tariefhoogte bovendien naar aanleiding van de zich voordoende congestiepatronen snel moet kunnen worden herzien. Bij de vaststelling van het tarief zullen de bij de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in het tweede lid, gestelde regels in acht moeten worden genomen. Het tarief is volgens bij algemene maatregel van bestuur te stellen regelen, afhankelijk van de categorie van structurele congestie waarin het desbetreffende weggedeelte is ingedeeld. Het minimumtarief en het maximumtarief per kilometer voor het congestietarief zijn in dit artikel opgenomen. Aldus is de basis van het congestietarief in dit artikel vastgelegd. Zoals in het algemeen deel van de toelichting reeds is uiteengezet zullen de weggedeelten die voor het congestietarief in aanmerking komen, in categorieën worden ingedeeld. Een grote verscheidenheid aan tarieven wordt dan ook niet beoogd.

Om stremmingsverschijnselen – met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid – tegen te gaan wordt in het vijfde lid van dit artikel de mogelijkheid geopend om het van toepassing worden van het congestietarief en wijzigingen in de tariefhoogte in de tijd gezien geleidelijk te laten verlopen.

Artikel 2.15

De tijdige kenbaarheid van het van toepassing zijn van het congestietarief en van de hoogte ervan vergroot de mogelijkheid voor de automobilist zijn rijpatroon af te stemmen op het congestietarief. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het gebruik van matrixborden met tariefaanduidingen langs of boven de weg. Dit is onder meer van belang met het oog op het beoogde regulerende effect van het congestietarief.

Artikelen 2.16 en 2.17

Er is ter zake van een kilometer, gereden op een hoofdweg in Nederland met een zware vrachtauto, het tarief zware vrachtauto's verschuldigd. Een hoofdweg is ingevolge het voorgestelde artikel 1.2, onderdeel t, een weg die blijkens een plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een weg van nationaal belang vormt.

Artikel 2.18 is gebaseerd op de situatie in 2000 maar zal te zijner tijd worden aangevuld met de nadere differentiatie naar EURO-categorie zoals die in de desbetreffende Europese regelgeving worden gehanteerd.

Artikel 3.1

Onderdeel a van het eerste lid is ontleend aan artikel 73, onderdeel a, van de Wet MRB 1994.

Deze vrijstelling vloeit voort uit de Overeenkomst van Genève van 18 mei 1956 inzake de belastingheffing van wegvoertuigen voor persoonlijk gebruik in internationaal verkeer (Trb. 1957, 115 en Trb. 1959, 50 en 99) ter voorkoming van dubbele belasting op auto's.

In onderdeel b van het eerste lid wordt geregeld dat het rijden met bromfietsen, landbouwtrekkers, invalidevoertuigen en motorrijtuigen met beperkte snelheid niet onderworpen is aan de kilometerheffing. In onderdeel c van het eerste lid wordt voorts bepaald dat het rijden met motorrijtuigen waarvoor ingevolge artikel 37, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994 geen kenteken hoeft te zijn opgegeven door de Dienst Wegverkeer, is vrijgesteld van de kilometerheffing, indien en voorzover dat rijden bij ministeriële regeling is aangewezen.

Artikel 3.2

In dit artikel zijn in de onderdelen a tot en met r de materiële ontheffingen van artikel 72 van de Wet MRB 1994 (aldaar aangeduid als vrijstellingen) grotendeels overgenomen. Zij komen ook in de Wet BPM als ontheffing voor. De huidige vrijstellingen voor de MRB van oude motorrijtuigen is niet gehandhaafd. De reden voor deze vrijstelling was dat met deze motorrijtuigen, verhoudingsgewijs weinig wordt gereden. Aangezien de kilometerheffing geen houderschapsbelasting maar een gebruiksbelasting is, die verschuldigd wordt per gereden kilometer, bestaat er vanwege de aard van de kilometerheffing geen reden meer voor het handhaven van deze vrijstelling.

Voor handhaving van alle overige ontheffingen van de Wet MRB 1994 is gekozen omdat de redenen waarom zij thans in genoemde wetten voorkomen ook in het kader van de kilometerheffing hun gelding behouden. Zo zijn de huidige ontheffingen ten behoeve van auto's behorende tot een museumcollectie, motorrijtuigen voor aanleg en onderhoud van wegen en voor land- of bosbouw, ingegeven door de gedachte dat de hier bedoelde categorieën van motorrijtuigen niet primair zijn bestemd voor het gebruik van de weg. Hoewel deze categorieën, indien zij onder de kilometerheffing zouden vallen, in het algemeen slechts in zeer geringe mate belast zouden worden is toch gekozen voor handhaving van deze ontheffingen (zie de onderdelen a, i, j, k en l). De verplichtingen met betrekking tot het hebben van een mobimeter en het doen van aangifte zouden voor deze categorieën immers niet in verhouding staan tot het geringe aantal door hen gereden kilometers

De huidige ontheffingen voor motorrijtuigen gebruikt voor defensie, voor politie en brandweer, voor de keuringsdienst van waren en de vleeskeuringsdienst, of als vuilniswagen, kolkenzuiger of straatveegwagen, hebben als ratio dat het hier gaat om de uitvoering van typische overheidsstaken. Deze ratio behoudt ook in het kader van de kilometerheffing zijn gelding, zodat deze ontheffingen kunnen worden gehandhaafd (zie de onderdelen b, c, f en g).

Motorrijtuigen gebruikt voor schooltandverzorging en voor het vervoer van voor vernietiging bestemde dieren vallen thans onder een ontheffing omdat met het gebruik van deze motorrijtuigen de volksgezondheid wordt bevorderd. Ook bij de kilometerheffing blijft deze reden van kracht en komen deze ontheffingen dan ook voor handhaving in aanmerking (zie de onderdelen e en h).

Voor rijdende bibliotheken geldt thans een ontheffing omdat daarmee het bibliotheekgebruik in afgelegen streken wordt bevorderd. Ook in het kader van de kilometerheffing kan dit als ontheffingsgrond gelden. Deze ontheffing is dan ook gehandhaafd (zie onderdeel d).

De huidige ontheffing voor taxi's is gehandhaafd (zie onderdeel m), omdat daarmee het openbaar vervoer wordt bevorderd, een doelstelling die door de kilometerheffing niet zijn gelding verliest.

Het huidige artikel 31 van de Wet MRB 1994 regelt een nihil-tarief voor auto's met elektromotor, zulks ter stimulering van dit milieuvriendelijke type motorrijtuig. Deze doelstelling blijft ook bij de kilometerheffing van kracht. Daarom wordt voor deze categorie een ontheffing geregeld (zie onderdeel n).

De onderdelen o, p, en q (vervoer van zieken etc.) zijn ontleend aan artikel 71 van de Wet MRB 1994. Deze ontheffingsmogelijkheden hebben in de MRB als ratio dat dit vervoer in het belang is van de volksgezondheid. Om diezelfde reden worden zij in dit wetsvoorstel over genomen.

De onderdelen r, s, t en u, zijn ontleend aan artikel 15 van de Wet BPM. Het betreft hier motorrijtuigen die qua inrichting, uitrusting en gebruik een bijzondere sociale of publieke functie vervullen, welke een ontheffing van de kilometerheffing rechtvaardigt.

De onderdelen v en w zijn ontleend aan artikel 73, onderdelen b en c, van de Wet MRB 1994. Deze ontheffingen hebben betrekking op het in het buitenland geregistreerde motorrijtuigen en hebben als ratio het voorkomen van dubbele belasting.

De huidige vrijstelling voor de MRB in artikel 74 van de Wet MRB 1994 voor vrachtauto's die worden gebruikt in het gecombineerde rail-wegvervoer tussen lidstaten van de Europese Unie, is komen te vervallen. Het vervoer van de vrachtauto en de aanhangwagen per trein wordt op grond van artikel 1.2, onderdeel b, niet aangemerkt als het rijden met dat motorrijtuig.

De huidige gereduceerde tarieven, die in de artikelen 29 en 30 van de Wet MRB 1994 zijn geregeld, worden niet gehandhaafd. De reden voor de gereduceerde tarieven was het feit dat de in die artikelen genoemde motorrijtuigen, zoals bijvoorbeeld campers, verhoudingsgewijs weinig wordt gereden. Aangezien de kilometerheffing geen houderschapsbelasting maar een gebruiksbelasting is, die verschuldigd is per gereden kilometer, bestaat er geen reden meer voor het handhaven van de gereduceerde tarieven.

Artikel 4.1

De in het eerste lid genoemde gevallen worden voor de toepassing van de Algemene wet inzake rijksbelastingen aangemerkt als het geheel of gedeeltelijk niet betaald zijn. Op basis van artikel 20 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen kan de inspecteur indien belasting die op aangifte behoort te worden voldaan, geheel of gedeeltelijk niet is betaald, de te weinig geheven belasting naheffen. De belastingheffing kan worden nageheven binnen vijf jaar na het einde van het kalenderjaar waarin de materiële belastingsschuld is ontstaan. Ingevolge artikel 67c van de Algemene wet inzake rijksbelastingen kan de inspecteur in het geval van het niet of niet geheel betalen van belasting welke op aangifte moet worden voldaan een verzuimboete van ten hoogste € 4537 opleggen, zonder dat sprake behoeft te zijn van opzet of grove schuld van de belastingplichtige.

Het voorgestelde eerste lid, onderdeel a, van dit artikel ziet op het geval dat geen aanvraag tot wijziging van het kentekenbewijs is gedaan terwijl dit voor de heffing van de kilometerheffing wel van belang is. Hierbij kan worden gedacht aan het niet melden bij de Dienst Wegverkeer van de inbouw van een LPG-installatie in een personenauto.

Artikel 4.2

Het is voor de heffing van de kilometerheffing van essentieel belang dat het aantal kilometers, de plaats en het tijdstip waar onderscheidenlijk waarop met het motorrijtuig en het bedrag van de over het tijdvak verschuldigde belasting in de mobimeter wordt vastgelegd. De houder van het motorrijtuig dient dan ook gedurende het rijden een functionerende mobimeter te hebben en een niet functionerende mobimeter zo spoedig mogelijk te laten repareren. Op basis van het voorgestelde artikel 4.2 kan de inspecteur een verzuimboete van ten hoogste € 4537 per voertuig en per tijdvak opleggen indien wordt geconstateerd dat met betrekking tot een motorrijtuig niet aan artikel 1.9 is voldaan. De aanwezigheid van opzet of grove

schuld bij de belastingplichtige is niet noodzakelijk voor het opleggen van een verzuimboete. Het Besluit Bestuurlijke Boeten Belastingdienst 1998, resolutie van 19 december 1997, Stcrt. 248, zal ook op deze boeten van toepassing zijn. Dit houdt in de eerste plaats in dat bij afwezigheid van alle schuld van de kant van de belastingplichtige geen verzuimboete wordt opgelegd. De belastingplichtige dient de afwezigheid van alle schuld te stellen en te bewijzen. Op basis van de bovengenoemde resolutie wordt in de tweede plaats voor de vaststelling van de hoogte van de boete onderscheid gemaakt tussen eerste, tweede en volgende verzuimen.

Artikel 4.3

Indien voor de mobimeter geen geldig keuringscertificaat is afgegeven dat op die mobimeter betrekking heeft, kan de inspecteur aan de houder van het motorrijtuig een verzuimboete van ten hoogste € 4537 opleggen.

Artikelen 5.1 en 5.2

Deze bepalingen strekken er toe dat de ambtenaren van de Belastingdienst kunnen nagaan of het op het motorrijtuig aangebrachte kenteken overeenstemt met het kenteken dat voor het desbetreffende voertuig is opgegeven. Deze bepalingen zijn overeenkomstig de artikelen 78 en 79 van de Wet MRB 1994. Het spreekt vanzelf dat van de bevoegdheden uitsluitend gebruik kan worden gemaakt ter uitvoering van deze wet. Op basis artikel 1, vierde lid, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, is afdeling 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht, betreffende het toezicht op de naleving, niet van toepassing op het toezicht op de naleving van de bepalingen in dit wetsvoorstel betreffende de kilometerheffing. In artikel 5.2 zijn derhalve enige specifieke toezichtsbevoegdheden opgenomen. De vervoersplicht voor automobilisten heeft betrekking op bestuurders van motorrijtuigen die door bevoegde ambtenaren voor controle tot stilstand worden gebracht. De bevoegde ambtenaren kunnen het motorrijtuig voor onderzoek naar een nabijgelegen plaats doen brengen. Zo nodig moet de bestuurder de ambtenaar in zijn motorrijtuig naar die plaats meenemen. Het voeren van een afwijkend kenteken is strafbaar gesteld in artikel 41 van de Wegenverkeerswet 1994. Artikel 184 van het Wetboek van Strafrecht voorziet in de strafrechtelijke handhaving van deze bepalingen.

Artikel 5.3

Anders dan bij overtredingen van andere bepalingen in deze wet, is het sanctiestelsel van de Algemene wet inzake rijksbelastingen niet toepasbaar op overtreding van artikel 1.14, vijfde lid, omdat de norm zich niet richt tot de belastingplichtige. Het zonder erkenning verrichten van keuringen of de indruk wekken te beschikken over een erkenning, is strafbaar gesteld overeenkomstig artikel 177, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, waarin gelijke gedragingen ten aanzien van een erkenning voor het verrichten van APK-keuringen strafbaar zijn gesteld.

Artikel 6.1

Deze evaluatiebepaling is ontleend aan aanwijzing 164 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

Artikel 6.2

Deze bepaling maakt het mogelijk ter verzekering van een juiste toepassing van de wet nadere regels te stellen ter aanvulling op de in deze wet geregelde onderwerpen. Deze regels dienen bij algemene maatregel van bestuur te worden gesteld (eerste lid). Ten behoeve van de uitvoering van de algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld door de Minister van Financiën, in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (tweede lid).

De op basis van dit artikel mogelijke regelgeving kan bijvoorbeeld betrekking hebben op uitvoeringsregels die passend moeten inhaken op de jongste resultaten van relevante technische ontwikkelingen.

De bepaling is vergelijkbaar met artikel 83 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

Artikel 7.1

Deze bepaling brengt met zich dat deze wet bij invoeringswet in werking zal treden. De bepaling bevat mede met het oog op de latere inwerkingtreding van de paragraaf over het congestietarief de mogelijkheid van gedifferentieerde inwerkingtreding van de onderdelen van de wet. Omdat het onderhavige wetsvoorstel en het voorstel voor de invoeringswet niet tot de in de Tijdelijke referendumwet uitgezonderde categorieën behoren, zal ten aanzien van de inwerkingtreding de uitgestelde inwerkingtredingstermijn in acht worden genomen.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

DE MINISTER VAN FINANCIËN,

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,