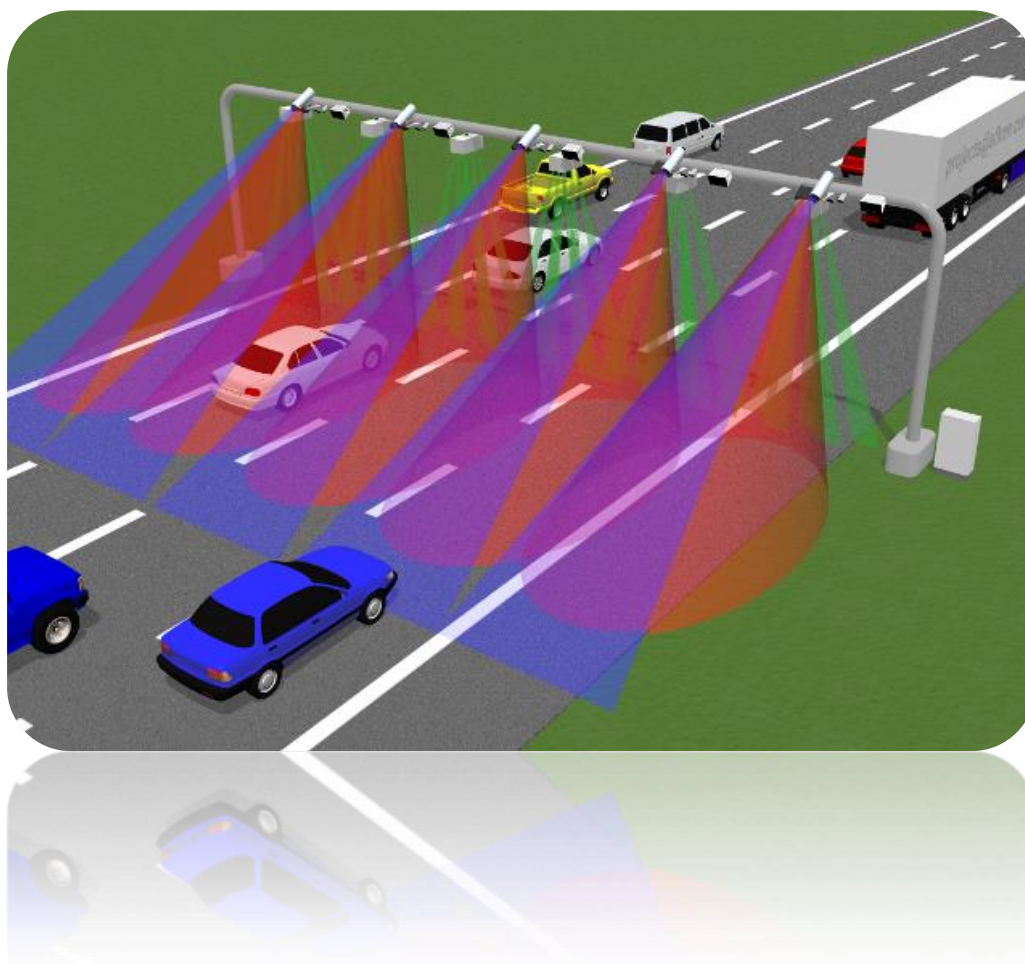




RDW

BUITENLANDSE VOORBEELDEN MET LESSEN VOOR TOL IN NL

februari 2015



Opdrachtgever:
Opdrachtnemer:
Datum:
Versie:

Ministerie van I&M
RDW
Februari 2015
1.0

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	4
2	OPDRACHTFORMULERING	5
2.1	OPDRACHT.....	5
2.2	ONDERZOEKSVRAGEN.....	5
2.3	LEESWIJZER	6
3	AANPAK.....	7
3.1	DATAVERZAMELING.....	7
3.2	SELECTIEMETHODE.....	7
4	LESSEN UIT HET BUITENLAND	8
4.1	FACTURATIE/AANMANING	8
4.2	COMMUNICATIE	9
4.3	BUITENLANDSE WEGGEBRUIKERS	11
4.4	GEBRUIKTE TECHNIEK.....	12
4.5	HANDHAVING.....	13
5	CONCLUSIES	16
6	REFERENTIES	19
	BIJLAGEN	21
A.	OVERZICHTSTABEL BUITENLANDSE TOLSYSTEMEN.....	22
B.	TOLSYSTEMEN HONGARIJE.....	24
C.	TOLSYSTEMEN IERLAND.....	30
D.	TOLSYSTEMEN NOORWEGEN	34
E.	TOLSYSTEMEN ZWEDEN	40
F.	TOLSYSTEMEN PORTUGAL.....	43
G.	TOLSYSTEMEN VERENIGDE STATEN.....	51
H.	TOLSYSTEMEN CANADA.....	54
I.	LIJST MET AFKORTINGEN.....	58

1 INLEIDING

Teneinde de bekostiging en daarmee de realisatie van twee nieuwe wegprojecten mogelijk te maken, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gekeken naar de mogelijkheden van tolheffing. De projecten Blankenburgverbinding en de A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) worden deels bekostigd uit tolopbrengsten. Hiervoor bleek een nieuwe juridische grondslag noodzakelijk te zijn. Het wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburg verbinding en ViA15 voorziet hierin.

Om tol te kunnen innen is een systeem nodig om het gebruik van de infrastructuur te kunnen registreren en de betaling af te handelen. Het hiervoor genoemde wetsvoorstel gaat uit van een free-flowsysteem. Dit betekent dat het verkeer niet wordt belemmerd door een tolbarrière en dat voor het verrichten van de betaling niet tijdens de rit gestopt hoeft te worden. Met het oog op de afronding van dit wetsvoorstel en de daarbij behorende Memorie van Toelichting heeft DGB (Directoraat Generaal Bereikbaarheid) een aantal verdiepende onderzoeksvragen aan de RDW gesteld. Deze vragen richten zich met name op de keuzes die bij vergelijkbare free-flow tolinning in het buitenland zijn gemaakt en de wijze waarop de tolinning daar is georganiseerd.

De RDW heeft eerder het rapport Roadpricing in Europe (Second Version, 2012) opgesteld en beschikt daardoor over goede internationale contacten voor het uitvoeren van dit onderzoek.

2 OPDRACHTFORMULERING

2.1 Opdracht

Aan de RDW is gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de werking van een aantal vergelijkbare buitenlandse free-flow systemen toegespitst op een aantal relevante kenmerken. Daarbij wordt in eerste instantie gedacht aan de landen Ierland, Noorwegen, Zweden, Portugal. Daarnaast is gevraagd om eventuele andere vergelijkbare buitenlandse systemen in de analyse te betrekken.

2.2 Onderzoeksvragen

De in de opdracht geformuleerde overkoepelende onderzoeksvraag heeft tot de volgende onderliggende onderzoeksvragen geleid:

FACTURATIE / AANMANING

1. Wordt het in het buitenland ook als een onevenredige belasting gezien dat de gebruiker er zelf aan moet denken tol te betalen?
2. Komen er veel vergissingen voor in het buitenland bij dergelijke systemen?
3. Hoe wordt hiermee omgegaan? Volgt er meteen een boete of is er een speciale regeling?
4. Leidt dit tot veel bezwaar en beroepszaken?
5. In het huidige voorstel ontvangen weggebruikers geen factuur, herinnering of aanmaning. Wat zijn alternatieven voor een directe boeteoplegging in het geval dit politiek niet haalbaar blijkt?
6. In welke landen wordt er altijd voorzien in een factuur of aanmaning in geval van niet tijdig betalen?
7. In welke landen krijgt de gebruiker ook direct een boete indien niet tijdig is betaald?
8. Klopt het dat in Noorwegen, Zweden, Portugal een factuur en een aanmaning wordt gestuurd aan betalingsplichtige?
9. Wat zijn de ervaringen van de RDW met het versturen van serviceberichten (o.a. APK)?
10. Welke boete hoogtes zien we in het buitenland en waarop zijn deze hoogtes gebaseerd? Onderbouwing van de boetehoogte.

COMMUNICATIE

11. Op welke wijze vindt communicatie met weggebruikers plaats in het buitenland?
12. Wat zijn de mogelijkheden om alle kentekenhouders te informeren over tol voorafgaand aan de start van de tolninning?

HANDHAVING / BUITENLANDSE WEGGEBRUIKERS

13. Hoe wordt omgegaan met buitenlandse voertuigen in de diverse landen?
14. Worden buitenlandse kentekenhouders anders behandeld dan binnenlandse

(bijv. door registratieplicht of verplicht gebruik OBU)?

15. Hoe vindt handhaving plaats van buitenlandse voertuigen?
16. In welke landen wordt ook gebruik gemaakt van toezicht op het netwerk en staande houding op basis van lijst met kentekens die geen tol hebben betaald.
17. Worden NAW-gegevens achterhaald van buitenlandse kentekenhouders en zo ja, hoe dan?
18. Is er een juridisch onderscheid tussen de bestuurder en de kentekenhouder?
19. Wie is aansprakelijk voor het betalen van tol: de bestuurder of de kentekenhouder?

GEBRUIKTE TECHNIEK

20. Wat zijn de ervaringen in het buitenland met ANPR? Betrouwbaarheid, faalkans
21. In welke landen wordt ANPR als hoofdsysteem gebruikt?
22. Waarom is hier voor gekozen? Kosten? Betrouwbaarheid? Gebruikersgemak?
23. Wat is de schaalgrootte (tolproject in kilometers, kosten projecten, tologgave en toltarieven) van de tolheffing in het buitenland waarbij gebruik wordt gemaakt van ANPR?
24. Hoe verhouden de kosten van het systeem zich tot de opbrengsten?

2.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 1. Inleiding, beschrijft de aanleiding van dit onderzoek.

Hoofdstuk 2. Opdrachtformulering, bevat een beschrijving van de opdracht van de opdrachtgever met de onderliggende onderzoeksvragen opgesplitst naar rubrieken.

Hoofdstuk 3. Aanpak, beschrijft de gevolgde werkwijze voor dit vergelijkende onderzoek, resulterend in een selectie van landen die voor de Nederlandse situatie relevantie hebben.

Hoofdstuk 4. Lessen uit het buitenland, beschrijft per rubriek de belangrijkste algemene bevindingen.

Hoofdstuk 5. Conclusies, bevat per rubriek de belangrijkste conclusies.

Hoofdstuk 6. Referenties, bevat een verwijzing naar de bij het onderzoek gebruikte documentatie en websites.

In de bijlagen zijn achtereenvolgens opgenomen een overzichtstabel van de onderzochte Europese buitenlandse tolsystemen en beschrijvingen van de belangrijkste relevante kenmerken van de tolsystemen in Hongarije, Ierland, Noorwegen, Zweden, Portugal, aangevuld met een selectie van tolwegen in de Verenigde Staten en Canada.

3 AANPAK

3.1 Dataverzameling

Een aantal van de in hoofdstuk 2.2 beschreven onderzoeksvragen is beantwoord d.m.v. deskresearch. Additioneel aan de informatie die met deskresearch boven tafel is gehaald, is het middel van een enquête ingezet. Deze is naar een selectie van landen gemaald, gebruik makend van de contacten die de RDW heeft in de zgn. Stockholm Group.

Deskresearch en enquêteren leveren weliswaar een schat aan relevante informatie op, het bezoeken van een operationeel tolsysteem in het buitenland biedt de mogelijkheid om zeer gedetailleerd en in de juiste context de benodigde informatie te verzamelen. Naast een bezoek aan het eFlow-tolsysteem aan de M50 rond Dublin is er nog een bezoek gebracht aan de Noorse Public Road Administration (Statens Vegvesen) te Oslo.

3.2 Selectiemethode

Aan de hand van de volgende criteria is een selectie gemaakt van landen die gelijkenis vertonen met het in Nederland op te zetten tolsysteem: free-flow systeem, gebruik van ANPR, betalingswijze en handhaving.

4 LESSEN UIT HET BUITENLAND

Voor het maken van een selectie van landen die in het vergelijkende onderzoek zijn opgenomen, zijn eerst de onderscheidende kenmerken van het in Nederland op te zetten tolsysteem geïnventariseerd. De belangrijkste kenmerken hiervan zijn:

- Free flow: verkeer kan ongehinderd doorrijden en er zijn geen tolpleinen.
- Gebruik van ANPR (Automatic Number Plate Recognition) voor de registratie van passages
- Tariefdifferentiatie naar gewicht (voor in ieder geval voertuigen onder en boven de 3500 kg);
- Mogelijkheid van zowel eenmalige betaling als automatische betaling via een account.
- Verantwoordelijkheid voor de tolbetaling ligt bij de weggebruiker. Verschillende betaalwijzen mogelijk.
- Bij niet tijdig of volledig betalen volgt boete oplegging.
- Toezicht wegkant aan de hand van zgn. blacklist. Op deze lijst komen kentekens voor die niet betaald hebben en waarbij geen boetes kunnen worden geïnd (dit geldt o.a. voor kentekens waarvan de NAW-gegevens onbekend zijn).

Op basis van deze en aanvullende kenmerken is een vergelijkend overzicht gemaakt van tolsystemen in 16 Europese landen. Op grond van de toegepaste criteria free-flow systeem, gebruik van ANPR, betalingswijze en handhaving zijn de volgende 5 landen geselecteerd: Ierland, Zweden, Noorwegen, Portugal en Hongarije. In bijlage A Overzichtstabel buitenlandse tolsystemen zijn van deze landen de belangrijkste kenmerken weergegeven. Naar aanleiding van informatie over het Ierse tolsysteem op de M50 rond Dublin is tevens aandacht besteed aan een aantal relevante free-flow tolsystemen in Canada en de Verenigde Staten.

4.1 Facturatie/aanmaning

Ten behoeve van het innen van tolgelden wordt in alle onderzochte landen gewerkt met accounts voor reguliere gebruikers. Daarbij wordt wisselend gebruik gemaakt van facturen en/of herinneringen. Accounts leveren zowel voor de inningsorganisatie als voor de tolweggebruiker praktische voordelen op.

Voor incidentele gebruikers worden meerdere systemen ingezet zoals het kopen van een traject ticket (Hongarije), creditcard-koppeling (Noorwegen) tot het voor- of achteraf betalen via een website of servicepoint (Ierland). Vaak ook zijn er meerdere mogelijkheden per land. Er is bij het betalen achteraf altijd een bepaalde deadline van toepassing. In Ierland op de M50 moet betaald zijn voor de volgende dag 20:00 uur anders wordt middels een herinneringsbrief een administratieve toeslag berekend van € 3. Als er binnen 14 dagen niet betaald is wordt een handhavingstraject gestart. In Noorwegen ontvangt de niet-accounthouder eerst een factuur, waarna binnen 3 dagen moet worden betaald. Betalingen kunnen online via de website van de toll operator die de factuur heeft gestuurd, worden verricht. Bij niet betalen volgt een herinnering met een verhoging van € 33.

In Hongarije wordt geen factuur of aanmaning gestuurd ter herinnering, men ontvangt bij in gebreke blijven direct de eventuele boete.

Ierland maakt gebruik van een herinneringsbrief indien men niet tijdig betaalt. Ierland heeft tevens de systematiek dat men voor- en achteraf mag betalen. Ondanks de ruime betalingsmogelijkheden en informatievoorzieningen als men een tolgeweg nadert, wordt jaarlijks 20% van de ritten verricht door ongeregistreerde gebruikers niet binnen de betaaltermijn betaald. Deze krijgen, op de buitenlandse voertuigen na, een herinneringsbrief om alsnog te kunnen betalen. In de herinneringsbrief is een administratieve toeslag opgenomen van € 3. Vervolgens betaalt 75% na deze herinneringsbrief alsnog het toltarief om een boete te voorkomen. Deze werkwijze leidt tot weinig klachten of extra bezwaar en beroep. In Noorwegen, Zweden en Portugal wordt ook eerst een factuur en een eventuele herinnering gestuurd.

In de VS en Canada wijkt de werkwijze niet af van de gangbare methodes in de onderzochte Europese landen. Beide landen kennen kentekenaansprakelijkheid. Er wordt gewerkt met accounts, aanmaningen en oplopende boetebedragen.

4.2 Communicatie

Communicatie speelt een belangrijke rol bij de implementatie en exploitatie van tolsystemen in de onderzochte landen. Communicatie vindt zowel fysiek plaats langs de kant van de weg als via internet, televisie, radio, (vak)bladen, kranten en informatiebijeenkomsten. Er is wel een onderscheid wanneer welke vorm van communicatie wordt ingezet. Een implementatiefase van een nieuw systeem vereist aan ander soort communicatie dan de reguliere operatie.

VOORBEELDEN UIT DE IMPLEMENTATIE FASE

De implementatie van het Hongaarse systeem is zonder veel problemen en extra druk op de backoffice verlopen. Dit was vooral te danken aan een intensieve campagne met vooral veel praktische informatie met betrekking tot weggebruik en betaalmethoden. Onderdelen uit die campagne zijn o.a.:

- Informatieborden op snelwegen en autowegen met korte gerichte berichten
- Introductie www.HU-GO.hu met uitgebreide informatie en FAQ's
- Billboards en elektronische tekstborden in de steden en drukke kruispunten dicht bij de tolgewegen
- Hostess promotie, vooral dicht bij de grens (om buitenlandse weggebruikers te informeren)
- Intensieve PR-campagne via TV en Radio met advertenties en interviews)
- Folders en brochures in verschillende talen (geplaatst op de verkooppunten)
- Informatiebijeenkomsten met betrokken brancheorganisaties

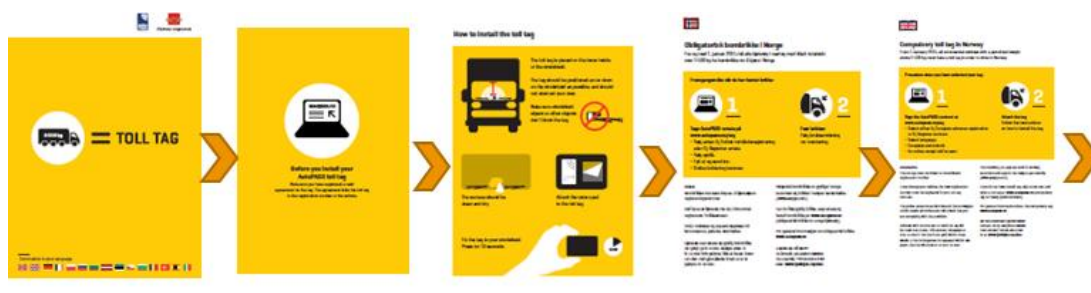
In Noorwegen worden regelmatig nieuwe tolprojecten geopend en ook afgesloten nadat de vereiste tologpave is bereikt. Bij ingebruikname van een nieuwe tolgeweg wordt door de NPRa in samenwerking met de toll operator het volgende communicatieschema gehanteerd:

- 6 weken van te voren: lanceren toll operator website via www.autopass.no en www.easygo.com

- 4 weken van te voren: advertenties in lokale media, herhaald vlak voor ingebruikname en erna
- Nieuws over toltarieven wordt gepubliceerd via www.autopass.no.
- Brochures naar alle lokale huishoudens die door het tolproject worden geraakt
- Informatieborden langs de weg over betaalmogelijkheden
- Nieuwsberichten in de lokale media (krant, TV)

De Norwegian Public Roads Administration (NPRA) heeft slechts 12 weken de tijd gehad om alle betrokkenen, zowel nationaal als internationaal, van de tagverplichting voor vrachtverkeer op de hoogte te hebben gesteld. Alle transport- en brancheorganisaties zijn per brief geïnformeerd. Er is een intensieve mediacampagne gevoerd onder meer via spotjes op radio en TV, kranten en tijdschriften en aparte campagnes gericht op buitenlandse vrachtwagenchauffeurs aan de Noorse grens. Onderstaande brochure is in 14 verschillende talen uitgebracht.

Daarnaast is op <http://www.autopass.no/en/compulsory-tag/how-do-i-attach-the-tag?lang=en> een filmpje te zien hoe de tag moet worden geïnstalleerd.



Figuur 2. Brochure over invoering Toll tag voor vrachtauto's

Op het moment van uitkomen van dit rapport wordt in België gewerkt aan de invoering van een tolsysteem, gebaseerd op GNSS, voor vrachtvervoer (> 3.500 kg) per 1 januari 2016. Belangrijk onderdeel is de communicatiecampagne voorafgaand aan de werkelijke start van de heffing. Het advies is nadrukkelijk mee te kijken naar de opzet, effect en ervaringen met betrekking tot de Belgische campagne waarin alle soorten van communicatie een plek krijgen, van borden langs de weg tot informatiesessie aan nationale en buitenlandse brancheorganisaties.

VOORBEELDEN UIT DE OPERATIONELE FASE

Naast deze elementen worden in de operationele fase vele vormen van communicatie ingezet. Naast websites voor de afhandeling van alle tol gerelateerde activiteiten wordt gebruik gemaakt van online banners op relevante websites, telefonische servicedesks, email-communicatie en zelfs facebook.

Vanuit Ierland (Dublin M50) is naar voren gekomen dat tolheffing een goed communicatie kanaal nodig heeft. De burger moet bediend worden en tevreden zijn in de wetenschap dat men tol moet betalen, op welke wijze dit kan en waar men moet zijn indien men problemen ondervindt. In Ierland wordt voor de M50 gebruik gemaakt van:

- 7 Informatieborden op de M50, een DRIP en markeringen op het wegdek
- Introductie www.eflow.ie met uitgebreide informatie en FAQ's

- Via www.eflow.ie kan men een account afsluiten voor zowel een tag als een ANPR video account. Men kan er ook achteraf betalen en indien men een administratieve boete heeft gekregen, kan men deze ook via www.eflow.ie betalen
- Bij de opstart van free-flow techniek op de M50 een Intensieve PR-campagne via TV en Radio met advertenties en interviews)
- Folders en brochures in verschillende talen (geplaatst op de verkooppunten)
- Informatiebijeenkomsten met betrokken brancheorganisaties en een accountmanager voor fleetowners (meer dan 6 voertuigen)

4.3 Buitenlandse weggebruikers

Met uitzondering van Portugal wordt er bij de inning van tolgelden geen onderscheid gemaakt tussen binnenlandse en buitenlandse voertuigen. In Portugal dienen buitenlandse kentekens gebruik te maken van één van de vier mogelijke betaalsystemen en kunnen zij niet, zoals de Portugese kentekenhouders, achteraf betalen. Dat laatste kan vanaf de 2e dag na het passeren van het tolpunt en gedurende 5 werkdagen worden voldaan bij een postkantoor (CTT) of een van de winkels van het netwerk Payshop.

Vanaf 1 januari 2015 is er ook bij congestion charging in Zweden geen onderscheid meer tussen binnen- en buitenlandse voertuigen. Bij buitenlandse voertuigen gaat het veelal om incidentele gebruikers maar in alle gevallen bestaat voor buitenlanders de mogelijkheid om als reguliere gebruiker deel te nemen (aanschaf tag, aanmaken account).

In Noorwegen is het per 1 januari 2015 voor alle vrachtverkeer verplicht een tag te voeren. Ook Hongarije hanteert voor vrachtwagens (>3.500 kg) een verplicht gebruik van het E-Toll systeem.

Handhaving van buitenlandse voertuigen is in Ierland identiek aan de handhaving van binnenlandse voertuigen net als het boeteregime. In de VS en Canada kunnen “out-of-state residents” net als “residents” accounts aanmaken (al dan niet gekoppeld aan de aanschaf van een transponder).

NAW-GEGEVENS VAN BUITENLANDSE VOERTUIGHOUDERS

Voor het achteraf innen van niet-betaalde tolgelden bij buitenlandse voertuighouders dient er minimaal over de NAW-gegevens van de voertuighouder te worden beschikt. Ierland heeft met Noord-Ierland bilateraal de uitwisseling van NAW-gegevens geregeld. De overige landen hebben geen bilaterale afspraken voor het leveren van NAW-gegevens ten behoeve van het innen van tol.

Voor het incasseren van de tol en de eventuele boetes wordt door een aantal landen gebruik gemaakt van de betaalprovider European Parking Collection (EPC) uit Londen (Hongarije, Ierland, Portugal en m.n. Noorwegen). Hoewel op de website van EPC staat vermeld dat overheden in heel Europa EPC hebben aangesteld om onbetaalde bekeuringen en boetes te innen, is het niet duidelijk hoe EPC op basis van de kentekens de NAW-gegevens bijvoorbeeld in Nederland achterhaalt. Bekend is dat een aantal Nederlandse gemeenten (w.o. Eindhoven, Groningen en

Rotterdam) EPC heeft gemandateerd om uit hun naam de inning van uitstaande parkeerboetes van in het buitenland geregistreerde voertuigen uit te voeren. Of omgekeerd de verrijking van Nederlandse kentekens door EPC via dezelfde gemeenten verloopt, is echter niet bekend.

De Noorse NPRA geeft aan dat zij EPC hebben gemandateerd om uit hun naam de adresgegevens van buitenlandse automobilisten bij de betreffende registratie-autoriteit op te vragen. De inschatting is dat ongeveer 50% van de tolgelden van buitenlandse gebruikers op deze wijze alsnog wordt achterhaald.

In Zweden is eveneens een private organisatie (EPASS24, met als eigenaar ParkTrade Europe AB) aangesteld voor de afhandeling van in het buitenland geregistreerde kentekens. Zij verzorgt niet alleen de inning (eenmalig of via een account), maar tevens het opleggen van boetes en de algehele communicatie met buitenlanders.

BLACKLIST

Onder andere in Hongarije en Ierland kunnen buitenlandse voertuigen op basis van een blacklist staande gehouden worden bij openstaande tolgelden of tolboetes. Dat gebeurt door handhavingsvoertuigen of bij checkpoints bij de grens. Noorwegen hanteert geen blacklist voor het achteraf innen van tolgelden. Dit geldt ook voor Zweden. In Ierland is de geregistreerde eigenaar/houder uiteindelijk verantwoordelijk voor het betalen van tol. Bij een staandehouding kan echter de boete door een ieder worden betaald.

4.4 Gebruikte techniek

Automatic Number Plate Recognition (ANPR) wordt alleen in Zweden als hoofdregistratiesysteem toegepast, specifiek in Stockholm en Göteborg ten behoeve van congestion charging en bij twee infrastructurele werken (brug bij Sundsvall en Motola). ANPR wordt wel vaker als ondersteunend registratiesysteem ingezet zoals in Noorwegen en Portugal of als hoofdsysteem aangevuld met een tag zoals in Ierland (M50). In de praktijk gaat het daarbij om registratie van incidentele gebruikers. In de meeste gevallen wordt ANPR ingezet als systeem voor handhaving.

Bij een ANPR-detectiemoment wordt in nagenoeg alle onderzochte gevallen een foto van de voor- en achterzijde van het voertuig gemaakt. Daarmee wordt de nauwkeurigheid van de registratie verhoogd. De keuze voor de inzet van ANPR is vooral gebaseerd op lage kosten, eenvoudige implementatie, gemak voor de gebruikers (geen on board unit) en de behoefte aan free-flow. Tevens is ANPR geschikt als de detectiegraad niet 100% hoeft te zijn zoals bij handhaving het geval is of als er meerdere detectiemomenten zijn.

Door Hongarije is aangegeven dat de nauwkeurigheid (capture rate) van het ANPR-systeem op 98,5 % ligt. Hetzelfde systeem wordt mondiaal en in meerdere landen binnen Europa toegepast waaronder Noorwegen, Zweden en Nederland. In Ierland wordt de nauwkeurigheid ingeschat op 99,96 % ten aanzien van false positives (foutief geregistreerde reguliere kentekens). Het totale uitvalpercentage is 0,9%, waarmee de betrouwbaarheid uitkomt op 99,1%. In Noorwegen wordt er alleen van ANPR gebruik gemaakt als de passant geen (werkende) tol tag heeft. Dit is in ongeveer 20% van de passages het geval. Ongeveer 50% van de voertuigbezitters heeft een AutoPASS-contract. Bij een ANPR-passage vindt in 80% van de gevallen automatische herkenning plaats. Hoe hoog dit percentage is na handmatige controle, is echter niet bekend.

Er is geen informatie beschikbaar over de nauwkeurigheid van ANPR-systemen in de overige landen.

Vanuit Ierland is aangegeven dat het ANPR-systeem en het systeem om de tag uit te lezen in aanschaf en onderhoud niet extreem duur zijn. Een kwart van de operationele kosten van tol in Ierland houdt verband met klantcontact, in het bijzonder personeelskosten voor de afhandeling van calls. Ruim 30% van de calls gaat over accountbeheer (toevoegen/wijzigen van voertuigen, adreswijzigingen), 20% gaat over betalingen voordat er sprake is van een boete en 25% gaat over opgelegde boetes. Vanwege de vaste kosten is het aantal tolwegkilometers voor de operationele kosten niet van belang. Wel zijn het aantal op- en afritten op het toltraject van belang. Dit kan zorgen voor tolontduiking, hetgeen een nadelig effect heeft op de kostendekkendheid. Men gaat voor de ANPR-camera van de tolweg af en na de ANPR-camera de tolweg weer op. Indien het toltraject uit één weggedeelte bestaat, is deze kans niet aanwezig.

In de VS wordt ANPR vrij intensief gebruikt en dan vooral op stedelijke snelwegen met weinig doorgaand belang. Op belangrijke doorgaande Interstate Highways wordt ANPR niet gebruikt vanwege de grotere hoeveelheid "vreemd" verkeer. Hier worden transponders ingezet, gekoppeld aan een account. Ook in Canada wordt deze zgn. RFID-technologie veelvuldig gebruikt.

4.5 Handhaving

De handhaving op het voldoen van de verschuldigde tolgelden, is per land op detailniveau verschillend geregeld. Kenmerkend van free-flow tolsystemen is dat er achteraf gecontroleerd dient te worden op betaling van de tolpassages. Hierbij hanteert elk land een bepaald boete-systeem. Hongarije legt direct een boete bij niet-betalen op. Gebruikelijker is dat er eerst een factuur of herinnering naar de kentekenhouders wordt gestuurd. Bij alle onderzochte tolsystemen is de kentekenhouders aansprakelijk.

BOETE OPLEGGING

In Hongarije is de politie belast met de handhaving bij niet-betaalde tolgelden. De sancties kunnen als onbetaalde belasting worden geïnd en worden afgedwongen. De boete wordt opgelegd door de Hongaarse politie. Er wordt geen herinnering voorafgaand aan de boete aan de kentekenhouders gestuurd. De boete wordt behandeld als een 'voertuig' delict, zodat de vergelijkbare procedure van toepassing is, zoals in het geval van snelheidsovertredingen. De sancties kunnen als onbetaalde belasting worden geïnd en worden afgedwongen.

In Ierland betalen niet-geregistreerde gebruikers een toeslag van € 3 bovenop het openstaande tolbedrag wanneer de tol niet voor 20:00 uur op de dag na de reis is betaald. Wordt niet binnen 14 dagen betaald, dan wordt het bedrag verhoogd met € 41. Wordt deze boete vervolgens binnen de daaropvolgende 56 dagen niet betaald, dan wordt er nog eens € 103 bovenop de uitstaande boete gezet. Daarna volgt een gerechtelijke procedure en een maximale boete van € 1270.

In Noorwegen ontvangen niet-geregistreerde gebruikers eerst kosteloos een factuur van de toll operator waar het kenteken van hun voertuig is gefotografeerd. Betalen ze niet binnen de afgesproken termijn dan volgt een boeteophoging van NOK 300 (ca. € 33). Bij verzuim om te betalen

wordt de verhoging NOK 450 (ca. € 52). Buitenlandse weggebruikers die niet hebben betaald ontvangen waar mogelijk via EPC een factuur kosteloos op hun huisadres. Niet op tijd betalen leidt eerst nog tot een herinnering, daarna wordt de boete verhoogd met NOK 300 (ca. € 33).

De Zweden is slechts sprake van een administratieve handhaving. Bij verzuim van betaling volgt een herinnering van de factuur met een extra toeslag van SEK 300 (ca. € 32). Bij herhaald verzuim volgt een extra toeslag van SEK 500 (ca. € 54). Als vervolgens niet binnen 30 dagen is betaald, dan wordt de zaak doorgestuurd naar de Zweedse handhavingsautoriteiten. Een extra bedrag van minimaal 600 SEK (ca. € 63) wordt toegevoegd. Daarnaast wordt de eigenaar van het voertuig in het handhavingsregister opgenomen, tenzij de betaling wordt gedaan. Indien de voertuigeigenaar meer dan SEK 5.000 (ca. € 540) openstaande bedragen heeft in Zweden en ten minste zes maanden zijn verstreken sinds het bedrag had moeten worden betaald, dan kan het voertuig worden uitgesloten van gebruik.

Voor Portugese huurauto's zonder uitrusting voor registratie van tolgelden geldt een specifieke regeling. Als de betaaltermijn van 5 dagen is verlopen, zal de bestuurder van de huurauto een boete worden opgelegd verhoogd met administratiekosten. Het verhuurbedrijf is verplicht de klant te identificeren, indien niet betaald is.

BOETEHOOGTE

De hoogte van de boetes zijn zeer verschillend en lopen uiteen van € 3 administratieve boete, € 30 in Noorwegen, € 60 in Zweden, € 251 tot € 517 in Hongarije tot € 1270 bij justitiële afhandeling in Ierland. In de praktijk zijn boetes voor vrachtverkeer aanzienlijk hoger dan voor personenverkeer. Bij vrachtverkeer worden boetes ook gezien als economisch delict en hebben ze nadrukkelijk het doel een afschrikwekkend effect te hebben. Voor vrachtverkeer zijn boetes boven de € 1000 daarom eerder standaard dan uitzondering (o.a. Hongarije, beoogde opzet België, Ierland). In Hongarije is het boetebedrag na verloop van tijd verlaagd van € 1500 naar € 700. Het effect was een toename van frauduleuze ritten. Het boetebedrag is als gevolg van die ervaringen weer verhoogd naar het oorspronkelijke niveau en het aantal frauduleuze ritten is teruggekeerd op het oude niveau (3%).

BEZWAAR/BEROEP

In Hongarije lopen bezwaar en beroep via de politie omdat het een openbare administratieve sanctie is die wordt opgelegd door de politie. In Ierland kan bij ontvangst van een boete allereerst bezwaar worden gemaakt bij de Customer Service. Ook kan via de website van e-Flow bezwaar d.m.v. een web formulier worden ingediend.

Als er in Zweden een mogelijke fout bij de congestieheffing (een fiscaal besluit) is gemaakt, dan is het mogelijk beroep in te stellen bij de Zweedse belastingdienst (Skatteverket) via e-mail, fax of per brief.

In Noorwegen moet een klacht/bezwaar over een tolbetaling of een extra toeslag schriftelijk worden ingediend bij de tolexploitant van waaruit de factuur is ontvangen. De extra toeslag moet betaald worden in afwachting van de afhandeling van het bezwaar. Indien het bezwaar gegrond wordt verklaard, zal de toeslag worden teruggestort. Is de bestuurder het niet eens met

de afhandeling van het bezwaar (bezwaar niet gegrond), dan kan een beroep worden gedaan op de NPRA - Statens Vegvesen.

H A N D H A V I N G W E G K A N T

In de onderzochte landen wordt door Ierland en Zweden alleen administratief gehandhaafd. In Noorwegen, Ierland en Hongarije wordt fysieke handhaving toegepast met de inzet van speciale handhavingsvoertuigen of zoals in Noorwegen grenscontroles. Dit gebeurt door de tolheffende organisatie, vaak in samenwerking met de politie.

In Portugal voeren de concessiehouders en exploitanten van de tolheffende systemen regelmatig controles uit in samenwerking met de politie. Deze handhaving richt zich naast tol ook op andere overtredingen. In Noorwegen is de fysieke handhaving belegd bij de Noorse Public Road Administration die alleen handhaaft op vrachtverkeer, met name bij grensovergangen en havens.. Hongarije zet voor de fysieke handhaving 45 mobiele voertuigen en 60 politie mobiele voertuigen in, een zeer intensieve handhaving maar ook zeer effectief. Het percentage weggebruikers dat misbruik maakt van het systeem is onder de 3%.

Ook op het gebied van handhaving wijkt de werkwijze in de VS en Canada niet af van de gangbare methodes in de onderzochte Europese landen. Na facturen en aanmaningen wordt er gewerkt met oplopende boetebedragen. Bezwaar en beroep op boetes zijn bestuursrechtelijk. In Canada bestaat de sanctie dat het onmogelijk wordt gemaakt om het kentekenbewijs of -vergunningen te vernieuwen of verlengen. Zowel in de VS als in Canada (bij bruggen) wordt voor niet-accounthouders in een aantal gevallen gewerkt met tolpoorten/slagbomen en spreekt handhaving voor zich: niet betalen betekent geen doorgang.

H A N D H A V I N G S T R E N D S

De Ierse National Roads Authority heeft in oktober 2014 een interessant rapport uitgebracht over trends op het gebied van handhaving door tolautoriteiten bij het innen van boetes. Het rapport gaat in op een aantal free-flow tolsystemen in Canada, Verenigde Staten, Zuid Afrika, Australië, Zweden, Portugal en Verenigd Koninkrijk. Hieronder zijn de belangrijkste waarnemingen van het rapport samengevat.

Maatregelen

- Alle tolorganisaties kennen een vorm van boete voor onbetaalde tol;
- Vele tolorganisaties kennen kortingen en/of langere betaaltermijnen voor accounthouders;
- Overige maatregelen:
 - Blokkade van jaarlijkse vernieuwing van autoverzekering voor kentekenhouders met onbetaalde tol;
 - Strafpunten op rijbewijs van tol-schenders;
 - Wielklem, inbeslagname of afvoeren van voertuig met onbetaalde tol;
 - Speciaal team voor verkeerscoördinatie en tolhandhaving (langs tolwegen);
 - Ontvangen van betaling van tol en/of boete door politie d.m.v. credit card of bankpas;
 - Loonbeslag voor onbetaalde tol;

- Generale amnestie/(gedeeltelijke) kwijtschelding van achterstallige tol onder voorwaarde van account registratie en op orde houden van het account gedurende tenminste 12 maanden;
- ‘Naming en shaming’ – Publicatie van tol-schenders online of in een krant (boven een bepaalde, vrij hoge, tolschuld).

Trends/best practices

- Periodieke evaluatie van klantenservice en handhaving met een focus op verbetering/optimalisatie;
- Procesverbetering met name voor bezwaar/beroep en communicatie van boetes;
- Transparante publicatie én communicatie van handhavingsprocedures, richtlijnen en procedures om vertrouwen te creëren dat leidt tot verbeterde ‘klant beleving’ en uitkomsten.

Conclusies uit rapport

- Handhavingsorganisaties worden vaak bekritiseerd om inefficiëntie en onnauwkeurigheid. Er kan gebrek aan vertrouwen zijn wat leidt tot klachten, bezwaren en lage klanttevredenheid;
- Progressieve tolorganisaties zijn gefocust op stroomlijnen van de processen die de klantverandering verbeteren en vertrouwen opbouwen, inclusief regelmatige openbare consultatie en openheid en transparantie over betaal- en schikkingsprocedures en regels;
- Hard handhaven zonder eerst een goede relatie met de klantpopulatie te hebben opgebouwd is contraproductief;
- Er is (te) weinig betrouwbare financiële informatie over compliance niveaus, afschrijvingen etc. versus de kosten van handhaving.

Overige observaties

- Betaaltermijnen individuele tol/passages: variërend van middernacht dag na passage tot 15 dagen.
- Bewaar en beroep: sterke focus op online/email.
- Gebruik van een pan-Europees incassobureau (EPC) voor inning van tol van buitenlandse kentekens.

5 CONCLUSIES

De verscheidenheid aan tolsystemen in termen van doelstelling, schaalgrootte en gebruikte technieken is groot. In dit rapport is ingezoomd op enkele voor de Nederlandse situatie relevante buitenlandse tolsystemen. Het kenmerkende element hierbij is free-flow. Hierbij wordt geen gebruik gemaakt van tolpoortjes. Het grote voordeel voor de weggebruikers is dat er niet afgeremd hoeft te worden om de tol te betalen, waarmee reistijdverlies wordt voorkomen. Het nadeel is dat het systeem niet 100% waterdicht is. Een betrouwbaar en goed werkend handhavingssysteem is noodzakelijk om zoveel mogelijk “lekkage” van tolgelden te voorkomen.

In het onderzoek is aandacht besteed aan de wijze waarop het buitenland de facturatie/aanmaning, communicatie, handhaving van (buitenlandse) weggebruikers en gebruikte techniek heeft toegepast. De belangrijkste conclusies staan hierna vermeld.

FACTURATIE/AANMANING

- Het gebruik van accounts wordt door inningsorganisaties gestimuleerd vanwege de vele voordelen (relatief goedkoper dan incidentele betalingen, hoge betalingszekerheid, gebruikersgemak, online beheer accountgegevens e.d.).
- Vrijwel alle landen sturen een factuur of aanmaning voorafgaande aan een boeteoplegging.
- Boetebedragen voor vrachtverkeer zijn aanzienlijk hoger dan voor personenauto's.

COMMUNICATIE

- Communicatie is zeer belangrijk voor de betalingsbereidheid van de tolweggebruikers.
- In te zetten middelen verschillen per fase waarin het tolproject zich bevindt (implementatie- of exploitatiefase).
- Veel landen hanteren één website voor informatie over werking systeem, tarieven en het regelen van praktische zaken rondom inning (accounts), betaling boetes en bezwaar en beroep aantekenen.
- Het verdient aanbeveling om mee te kijken naar de opzet, effect en ervaringen met betrekking tot de Belgische campagne die in 2015 loopt voor de invoering van tol voor vrachtverkeer per 1 januari 2016.

HANDHAVING (BUITENLANDSE) WEGGEBRUIKERS

- Alle landen hanteren kentekenaansprakelijkheid i.p.v. bestuurdersaansprakelijkheid.
- Ook voor de andere buitenlanden is het lastig om betaling bij houders van voertuigen die in een ander land zijn geregistreerd, af te dwingen.
- Pre-pay, pre-registratie voorzieningen en tags voor buitenlandse weggebruikers hebben daarbij de meeste kans van slagen, maar werpen hiermee drempels op in termen van gebruikersgemak.
- Achteraf tolgeld innen van buitenlandse voertuigen die niet betaald hebben is vanwege het ontbreken van toegang tot buitenlandse kentekenregisters moeilijk. Technisch kan het (EU-CARIS-netwerk) maar de juridische basis om dit te doen ontbreekt veelal. Het sluiten van bilaterale verdragen behoort tot een van de mogelijkheden. Een andere mogelijkheid is het inschakelen van internationaal opererende incassobureaus. Het is echter onduidelijk op grond van welke juridische basis zij de gegevens verkrijgen. Het is het overwegen waard om vanuit oogpunt van rechtsgelijkheid dit middel nader te onderzoeken.

GEBRUIKTE TECHNIEK

- ANPR wordt primair ingezet bij verkeershandhaving (m.n. snelheidscontroles). In een aantal landen wordt ANPR ook als methode voor elektronische tolninning gebruikt, maar doorgaans als secundair systeem naast het gebruik van DSRC-technieken zoals tags.
- Alleen in Zweden wordt ANPR als hoofd (detectie)systeem ingezet.
- In de VS en Canada worden transponders gebruikt voor free flow passages, veelal via speciale rijstroken.

6 REFERENTIES

GEBRUIKTE DOCUMENTATIE

- RDW and EReg, Road Pricing in Europe, 2nd edition, January 2012
- RappTrans, Eindrapport tolsystemen in Europa, versie 1.3, 10 september 2013
- Conceptversie Memorie van toelichting Wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, 10 februari 2015
- National Roads Authority, Enforcement Trends Report, 23 October 2014

LINKS

- Algemeen:
 - <http://www.anwb.nl/verkeer/buitenland/toloverzicht>
 - <http://www.dewijdewereld.net/reizen/tolwegen-en-tolgelden.htm#port>
 - <http://www.epcplc.com/authorities.php>
 - <http://www.wegenwiki.nl/Tolweg>
- Ierland
 - <https://www.eflow.ie/>
- Portugal
 - <https://www.visitportugal.com/nl//sobre-portugal/info-util>
 - <http://www.portugaltolls.pt/en/web/portal-de-portagens/home>
- Noorwegen
 - <http://www.vegvesen.no/en/Traffic/Planning+your+trip/Toll+roads>
 - <http://www.fjellinjen.no/en/payment-and-prices/how-to-pay/>
 - <http://www.autopass.no/en/autopass>
 - <http://easygo.com/en/customerservice>
- Zweden
 - <http://www.tolltickets.com/country/scandinavia/autopass.aspx?lang=nl-NL>
 - <https://www.transportstyrelsen.se/en/road/Congestion-taxes-in-Stockholm-and-Goteborg/>
 - [http://www.wegenwiki.nl/Tolwegen in Zweden](http://www.wegenwiki.nl/Tolwegen%20in%20Zweden)
 - <https://www.epass24.com/road-tolls/swedish-road-tolls>
- Hongarije
 - <https://hu-go.hu/articles/view/207295#menu>
 - https://hu-go.hu/files/media/events/thumbnails/5447/1418040412FAQ_20141120.pdf
 - <https://hu-go.hu/articles/view/206576#menu>
- Verenigde Staten
 - <http://www.sbxthe125.com/>
 - <http://www.ritba.org/>
 - <https://www.ezpassritba.com/>

- Canada

<http://www.407etr.com/about/background-information.html>

http://www.wegenwiki.nl/Tolwegen_in_Canada

Bijlagen

A. Overzichtstabel buitenlandse tolsystemen

Na een eerste inventarisatie van tolsystemen in 16 Europese landen (RDW and EReg, Road Pricing in Europe, 2nd edition, January 2012), is een selectie gemaakt van 5 landen die voor het in Nederland op te zetten tolsysteem relevant zijn. De gehanteerde criteria zijn: free flow systeem, gebruik van ANPR, betalingswijze en handhaving. Van de volgende landen zijn de belangrijkste kenmerken van hun tolsystemen in tabelvorm weergegeven: Ierland, Noorwegen, Zweden, Portugal en Hongarije.

Question	Ireland	Norway	Sweden city's	Sweden bridges	Portugal toll	Portugal E-toll	Hungary
network							
motorways	√	√			√	√	√
all national/express/federal roads							
some national/express/federal roads	√	√					√
city's		√	√				
other (bridges, tunnels)	√*	√*		√			√
	* bridges, tunnels	* bridges and ferries					
Vehicle or vehicle combinations liable for toll							
tariff differentiation	√	√	√	√	√	√	
all vehicle	√	√	√	√	√	√	
smaller or equal 3.5 t							
greater 3.5 t							√
greater or equal 7.5 t							
greater 12 t							
greater or equal 12 t							
length based							
environmental based		√	√				
Technology used for detection							
DSRC	√	√		√	√	√	√
GNSS							
GNSS and DSRC							
ANPR	√	√	√*			√	
Other kinds of detecting systems							
			* laserdetectie in combinatie met ANPR				
Technology used for enforcement							
DSRC	√			√			
GNSS							
GNSS and DSRC							
ANPR	√	√	√			√	√
Other kinds of detecting systems							
Type of system							
GNSS thick client							
GNSS thin client							
DSRC free flow open	√	√		√		√	√
DSRC free flow closed	√	√			√		
no on-board equipment	√	√	√	√	√	√	√

Question	Ireland	Norway	Sweden city's	Sweden bridges	Portugal toll	Portugal E-toll	Hungary
Payment means							
Fleet card	√						
Credit card	√	√		√	√		
Bank card				√	√		√
Debit card							
Over phone	√						
Over website	√	√					
Direct debit	√		√				
Credit account	√	√		√			√
Cash	√	√		√	√		√
Prepay card stations	√	√*				√	√
other	*eflow account	* within 3 days			*provider card	*provider linked, 3-5 days ticket	
Liability, payment and legal processes							
owner liable	√	√	√			√	√
invoice	√	√	√			√	
reminder		√	√			√	
penalty		√	√			√	
direct penalty without notification	√*					√	√
other			Voertuig uitgesloten voor gebruik				
	*alleen M50, 3 euro opslag						
Foreigners versus inhabitants							
betalingsplicht gelijk	√	√		√	√	√	√
registratieplicht gelijk	√	√		nvt	nvt	√	√
handhaving gelijk	√	√		nvt	nvt	√	√
enforcement							
hight penalty	€ 3	* 300 NOK per passage	600 SEK*	nvt	nvt	25-125	251-517
direct enforcement based on (black)list		√		nvt	nvt		√
NAW foreign vehicle-owners retrieved	√*	√*		nvt	nvt	√*	
	via EPC	via EPC	*excl 500 SEK in case of reminder			*niet bekend op welke wijze	
Communication, contact							
full service website	√	√	√	√	√	√	√
email	√	√					√
telefoon	√	√					√
borden langs de weg	√	√	√	√	√	√	√
servicepoints	√	√					√
mobile app	√						√
facebook	√						√

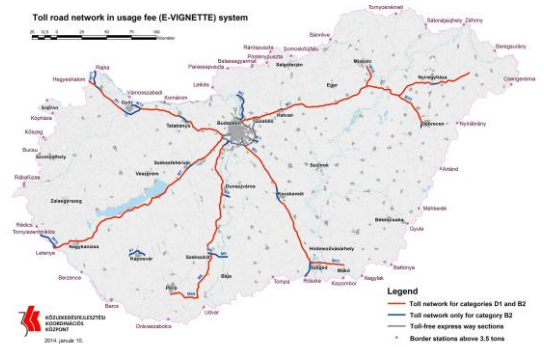
B. Tolsystemen Hongarije

ALGEMENE INLEIDING

In Hongarije mogen de auto(snel)wegen en bepaalde trajecten van de hoofdwegen uitsluitend tegen betaling van tol in gebruik worden genomen, d.w.z. door de aankoop van een e-vignet.

Alle wegen die met een M plus een getal aangegeven, zoals M1 of M15, zijn tolwegen. Sommige delen van deze snelwegen zijn vrijgesteld van tol, vooral de gedeelten die om een stad leiden.

Sinds 01-01-2008 werd het geldende papieren vignet door een elektronisch vignet opgevolgd. Het voordeel is dat het e-vignet online gekocht kan worden en per direct geldig is. Het vignet hoeft niet achter de voorruit te worden geplakt; controle vindt plaats via het kenteken. Alle noodzakelijke vignetgegevens, zoals geldigheid en voertuiggegevens, worden centraal bij de tolexploitant opgeslagen en staan de autoriteiten voor controledoelinden onmiddellijk ter beschikking.



ACHTERGROND EN HET DOEL

Met ingang van 1 juli 2013 heeft Hongarije het elektronische, afstand gebaseerde tolsysteem geïntroduceerd op een totaal van 6.500 km aangewezen weggedeelten van het openbare wegennet (snelwegen, snelwegen, hoofdwegen). Het nieuwe systeem voldoet aan de eisen van de Europese Unie en de richtlijnen van de Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS). Het tarief van de afstand gebaseerde tol is afhankelijk van het gebruikte wegtype, de categorie van het motorvoertuig >> (J2, J3, J4), evenals de milieu-indeling. De Hongaarse regering heeft de Nationale Toll Payment Services Private naamloze vennootschap aangewezen om alle taken met betrekking tot het innen van tolgelden en alle van universele toldiensten te verrichten. Daarnaast heeft de organisatie een belangrijke rol in de ondersteunende controle taken.

SYSTEEMBESCHRIJVING

De motieven om voor dit systeem te kiezen zijn:


















De HU-GO afstand gebaseerd elektronische tolsysteem is gekozen om in juli 2013 te implementeren, o.b.v. de volgende redenen:

- Snel en eenvoudig te installeren en uit te voeren
- Zeer flexibele betaalmogelijkheden (route ticket en/of OBU)
- Goedkope systeemkosten
- Geen verplichte OBU
- Het systeem maakt gebruik van de reeds bestaande en gebruikte fleet-management technologie
- Geen noodzaak tot voor aanschaf van OBU's door de Toll Charger
- 98,5% ANPR maatstaf incl. nationaliteit en categorie herkenning
- Zeer flexibele aankoop (online, smart phone app, retailers zoals benzinestations, grensposten, etc.)



TARIEFSTRUCTUUR

Voor het E-vignet, de tarieven voor voertuigen in Hongaarse forint, raadpleeg de volgende website van National Toll Payment Service: <https://en-ematrica.autopalya.hu/>

	Weekly (10 days)	Monthly	annual	
			national	regional
D1M	 1 470 HUF			
D1	 2 975 HUF	 4 780 HUF	 42 980 HUF	 5 000 HUF
D2	 5 950 HUF	 9 560 HUF	 42 980 HUF	 10 000 HUF
U	 2 975 HUF	 4 780 HUF	 42 980 HUF	 5 000 HUF
B2	 13 385 HUF	 21 975 HUF	 199 975 HUF	 20 000 HUF

WIJZE VAN BETALEN

De weggebruiker is verantwoordelijk om de tol te betalen, dit kan ofwel de bestuurder of de eigenaar van het voertuig zijn. De betaling van de tol is gescheiden van de verklaring van de tol. De betaling kan op voorhand worden gedaan door de aankoop van een routeticket of door toping-up de accountrekening. Ook kan het achteraf worden gedaan, maar alleen in het geval dat klanten een van post-paid (achteraf) account hebben.

Als de tol niet op tijd is betaald, wordt een boete opgelegd aan de eigenaar van het voertuig. In het geval van een post-paid account betaalt de klant niet op de vervaldag, zijn account wordt onmiddellijk worden opgeschort.

In Hongarije is het geen onevenredige belasting voor de weggebruikers om te onthouden dat men tol moet betalen. In 2001 is het vignetsysteem geïmplementeerd en sinds die tijd is men op de hoogte van het betalen van tol.

Ook door met name niet-frequente gebruikers wordt niet vaak vergeten om de tol te betalen binnen de betreffende betalingstermijn. Dergelijke problemen hebben zich in Hongarije niet voorgedaan.

HANDHAVING

De straf wordt uitgegeven door de Hongaarse politie. Er wordt geen herinnering voorafgaand aan de straf aan de weggebruiker gestuurd. De straf wordt behandeld als een 'voertuig'delict, zodat de vergelijkbare procedure van toepassing is, zoals in het geval van snelheidsovertredingen. De sancties kunnen als onbetaalde belasting worden geïnt en worden afgedwongen. De eigenaar van het voertuig is altijd verantwoordelijk voor de afwikkeling van het geheel.

Een boete wordt opgelegd binnen enkele dagen na de straf. Alle voorwaarden zijn vastgelegd in de desbetreffende wet. Hongarije ervaart geen problemen inzake bezwaar- en beroepszaken.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de momenteel toegepaste boetes, die in de gereleerde wet zijn beschreven:

Offence according to the Toll Act	Penalty in different vehicle categories (EUR)		
	J2	J3	J4
Default of toll payment before beginning the road usage	439	470	517
Toll declaration made for a lower toll category than the actual toll category	251	282	345
Unauthorized road usage due to the breakdown of the on-board unit	439	470	517

Als de klanten een boete krijgen kunnen ze terecht bij de Hongaarse politie, omdat het een openbare administratieve sanctie is die wordt opgelegd door de politie.

Elke andere administratieve- of klantengerichte service behoort aan HU-GO. De klant kan persoonlijk contact per telefoon of per e-mail met HU-GO opnemen.

Het bedrijf (de NTPS) is alleen verantwoordelijk voor het verzamelen van tol en het steunen van het tolcontrolesysteem. Daarnaast rapporteren zij de verzamelde gegevens van het voertuig aan de politie. Vanwege de strenge controle is er een zeer effectief handhavingssysteem, 74 vaste portalen, 45 mobiele voertuigen en 60 politie mobiele voertuigen voor het verzamelen van voertuiggegevens, uitgerust met speciale controle camera's en computers. Er zijn ongeveer 270 medewerkers betrokken bij dit proces. Zij zijn verantwoordelijk voor het verzamelen van voertuiggegevens op 6500 km van het Hongaarse openbare wegennet. Het percentage weggebruikers dat misbruik maakt van het systeem is onder de 3%.

COMMUNICATIE

Vóór de opening van het HU-GO-systeem (voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton) was er een uitgebreide campagne vooral met veel praktische informatie met betrekking tot het gebruik van de weg en de betaalmethoden. Voertuigeigenaren zijn bij de start van het systeem op de hoogte gebracht via de eerder genoemde communicatiekanalen. Bij de start zijn er tevens professionele forums georganiseerd, speciaal voor de vervoersbedrijven/transportwereld. Alle grote transportbedrijven hebben deelgenomen. Deze forums zijn georganiseerd in samenwerking met professionele organisaties (bijvoorbeeld: Hongaarse Road Transport Association - <http://www.mkfe.hu/en/about-us.html>, Hongaarse Kamer van Koophandel en Industrie - <http://www.mkik.hu/en>). Ongeveer 20 "Professionele Road Shows" met presentaties en FAQ zijn er geweest. Deze waren zeer nuttig, omdat deze mogelijke kwesties hebben verduidelijkt of verbeterd.

Communicatie naar de weggebruiker gebeurt over het algemeen via de belangrijkste media kanalen (TV, radio, pers), maar er is ook een facebook-profiel. Dit kanaal wordt in ad-hoc gevallen gebruikt, o.a. in geval van snel informeren (bijvoorbeeld laatste wijzigingen ten opzichte van de prijzen of weggedeelten, of een ander systeem info.)

Voor het facebook-profiel zie: <https://www.facebook.com/nemzetiutdij?fref=ts> (alleen in het Hongaars)

Er zijn verschillende manieren om te communiceren met professionele gebruikers (HGV, coaches) en met privé voertuigen. Voor de transportwereld wordt gebruik gemaakt van een aantal vakbladen (o.a. automobielclubs - ADAC, ÖAMTC of transport tijdschriften)

De weggebruikers worden geïnformeerd middels:

- Informatieborden en borden op de snelwegen en autowegen met korte berichten die de aandacht trekken.
- "Toll Road van meer dan 3,5 t. www.HU-GO.hu "
- Outdoor campagnes (Billboards en lantaarnpalen dicht bij de tolwegen en drukke kruispunten)
- Promotie vooral dicht bij de grens (Om buitenlandse weggebruikers te informeren)
- Intensieve PR-campagnes (TV en Radio advertenties en interviews)
- Folders en brochures in verschillende talen (werden op verkooppunten geplaatst)
- Internet: eigen website met uitgebreide informatie en veel gestelde vragen.

De weggebruikers vinden de informatie dus zoals hierboven aangegeven (informatie borden en borden langs de snelwegen en autowegen met korte berichten, "Toll Road van meer dan 3,5 t - www.HU-GO.hu"). Ook vindt er website optimalisatie plaats (Google optimalisatie en AdWords, SEO, Online Banners op relevante websites).

Een FAQ-lijst is op de website geplaatst met veel gedetailleerde informatie:

- <https://hu-go.hu/articles/view/207295#menu>
- https://hu-go.hu/files/media/events/thumbnails/5447/1418040412-FAQ_20141120.pdf

Het callcenter is 24 uur per dag bereikbaar (0-24 uur):

- <https://hu-go.hu/articles/view/207145#menu>

Ook is informatie te verkrijgen via Customer Services Centers:

- <http://www.toll-charge.hu/Customer-Services/> en via e-mail: ugyfel@hu-go.hu

Er zijn verschillende verkooppunten voor de gebruiker, de volgende kanalen zijn beschikbaar:

N T P ' s :

- Voor persoonlijke inkoop zijn de Customer Service Centres beschikbaar. Totaal zijn er 17 verspreid over het hele land.
- Online kanalen: www.hu-go.hu
- Via de website kan de klant een account registreren, account aanvullen, ad-hoc kaartjes kopen of wijzigen van "J" categorieën.

‘RESELL PARTNERS’:

- Er zijn meer dan 930 verkooppunten in het hele land. Deze punten worden beheerd door onze resell partners. Sommigen van hen (die dicht bij de grens zijn) zijn zeer noodzakelijk om de buitenlandse klanten te bedienen.
- Inkoop via Mobile App: er is een HU-GO Mobile App die bijna dezelfde functies heeft als de www.hu-go.hu website. Klant kan zijn saldo aanvullen, ad-hoc kaartjes kopen of wijzigen van "J" categorieën.

TOL VIA TOLL DECLARATION OPERATORS (TDO):

NTP heeft 21 TDO partnerbedrijven:

- <https://hu-go.hu/articles/view/206583#menu>

Indien de klant is een frequente weggebruiker, dan wordt aanbevolen om een OBU aan te schaffen voor het betalen van tol. De exacte procedure van de verklaring is te vinden op:

- <https://hu-go.hu/articles/view/206576#menu>

BUITENLANDSE GEBRUIKERS

Buitenlandse gebruikers worden door middel van dezelfde communicatiekanalen op de hoogte gesteld als de eigen inwoners hoe tol moet worden betaald. Aanvullend voor buitenlanders wordt gebruik gemaakt van professionele organisaties, nieuwsbrieven, nationale transport organisaties en tijdschriften.

Voor het innen van tol bij de buitenlandse gebruiker geldt dezelfde tolheffingsprocedure als bij binnenlandse weggebruikers. Voor buitenlanders zijn er dezelfde tarieven en dezelfde wijze van betalen.

Beschrijving van de betaalmethode (geregistreerde of niet-geregistreerde gebruikers):

- <https://hu-go.hu/articles/view/206577#menu>

Rapportage weggebruik (onboard-unit of relationele ticket):

- <https://hu-go.hu/articles/view/206576#menu>

Het handhavingssysteem is ook hetzelfde. Er zijn vaste en mobiele camera's verdeeld over het hele land. Deze werken via het GPS-sigitaal en herkent kentekenplaten, landcodes, "J" (J1, J2, J3) categorieën, Euro categorieën, etc. Een video ter verduidelijking is te zien op:

<https://hu-go.hu/articles/view/206579#menu>

De straf is een openbare administratieve sanctie die wordt opgelegd door de politie. De mogelijkheden:

- Ter plaatse stoppen van de weggebruiker tijdens de controle en de straf opleggen aan de bestuurder.
- Niet stoppen van de weggebruiker, gebaseerd op het principe van de objectieve aansprakelijkheid. Boete wordt opgelegd aan de geregistreerde eigenaar van het voertuig.

Naast bovenstaande worden controle- en sanctiemogelijkheden ook uitgevoerd bij de grensovergangen.

Alleen de strafbaarstelling is anders, omdat in geval van buitenlandse onbevoegde weggebruikers de politie het voertuig stopt en ter plaatse de straf aan de bestuurder oplegt. Maar de straf

kan ook achteraf worden geïnd, wanneer de onbevoegde weggebruiker terugkeert naar Hongarije.

Het percentage van de binnenlandse en buitenlandse weggebruikers die betalen is ongeveer 50-50%. Door het strenge controle systeem is misbruik van het tarief onder de 3%.

GEBRUIKERSINFORMATIE DOOR MIDDEL VAN ANPR

De NTPS verzamelt de voertuiggegevens via de camera en de bijbehorende systemen:

- <https://hu-go.hu/articles/view/206579#menu>

De NTP werkt samen met het Centraal Bureau voor Administratieve en Elektronische openbare diensten (<http://www.kekkh.gov.hu/en/>) en op basis van de gegevens van het voertuig vullen zij de gegevens aan met voertuig eigenaar/gebruiker naam en adres van de binnenlandse voertuigen. Er zijn geen soortgelijke overeenkomsten met andere landen voor buitenlandse gebruikers. In deze gevallen zal de politie het voertuig stoppen en een straf opleggen.

SYSTEEMBESCHRIJVING ANPR (AUTOMATIC NUMBER PLATE RECOGNITION)

ANPR wordt alleen gebruikt voor de handhaving, al sinds 2006. Het lokaal ontwikkelde ANPR systemen voorziet in jarenlange positieve ervaringen, dus de ANPR-beslissing was hoofdzakelijk gebaseerd op dit gegeven. De Hongaarse ervaring is een zeer betrouwbaar systeem, dat ook andere functies ondersteunt zoals monitoring van het verkeer, snelheid- en handhavingscontroles, controle van vervoerde goederen en ter voorkoming van belastingontduiking. De ANPR-technologie voor het Hongaarse e-Toll-systeem (HU-GO) is officieel gecontroleerd door TÜV Rheinland. De nauwkeurigheid van de kentekenplaatherkenning waaronder de categorie en de nationaliteit is 98,5%. De fabrikant van de handhaving hard- en software (ARH) beschikt over talloze referenties wereldwijd. In Europa o.a. in Nederland, Oostenrijk, Zweden en Noorwegen. NTPS gebruikt het ARH-systeem sinds 2006. Het gehele systeem voldoet aan de EETS-eisen.

OPBRENGSTEN - KOSTEN

Het totale tolwegennet in Hongarije is 6.500 km en in de eerste 1,5 jaar van het systeem is het doel t.a.v. de tolinkomsten meer dan volbracht. De jaarlijkse tolinkomsten gegenereerd door het HU-GO-systeem is € 526 miljoen. De HU-GO-systeem werd in 2,5 maanden geïmplementeerd en het rendement van de investeringen was ook 2,5 maanden. De eenmalige kosten van het HU-GO elektronische tolsysteem was ongeveer € 72,5 miljoen. De kosten van de werking van de HU-GO-systeem is 7,5% van de jaarlijkse tolinkomsten (met uitzondering van de OPEX van de Hongaarse politie).

REFERENTIES

- <https://hu-go.hu/articles/index/3160>
- <http://www.tolltickets.com/country/hungary/vignette.aspx?lang=nl-NL>
- <https://en-ematrica.autopalya.hu/>

C. Tolsystemen Ierland

ALGEMENE INLEIDING

Ierland heeft ca. 93.000 km openbare weg, waarvan 5.500 km nationale wegen zijn

- Vrijwel alle Ierlands handel en industrie is afhankelijk van deze wegverbindingen
- Wegen bevatten 96% van het passagiersverkeer en meer dan 98% van het interne goederenvervoer
- Bevolking steeg met 8% sinds 2006 tot 4,6 miljoen
- Het autobezit bedraagt ongeveer 2,5 miljoen;

Momenteel zijn er tien tolwegen op het nationale netwerk en één lokaal netwerk.

De meerderheid van de tolwegen zijn gefinancierd met behulp van publiek-private partnerschappen.

Het netwerk bevat tolbruggen, toltunnels en tolwegen en ook de ringweg rond Dublin. Het tolsysteem bevat:

- Single-point tolling;
- Standaard tolpleinen;
- ETC opties en Express lanes.
- Open-tolheffing op wegen;
- DSRC.

DE ACHTERGROND EN HET DOEL

Grote wegenbouwprojecten in Ierland worden nog opgezet en gefinancierd via PPS-constructies. Dit betekent dus ook dat financiering zowel publiek als privaat plaatsvindt. De opleggen en innen van tol wordt ingezet om met name de private investering rendabel te maken. Daarnaast worden tolwegen met name aangelegd als aanvulling op het bestaande wegennet, niet als middel om bestaande wegen te verbeteren. De Dublin Port Tunnel die onderdeel uitmaakt van de M50 is aangelegd om het centrum te ontlasten van vrachtverkeer.



DE M50

De snelweg begint ten oosten van het centrum van Dublin in het havengebied, en gaat dan via de Dublin Port Tunnel die 4,5 kilometer lang is. Via de West-Link steekt men de rivier de Liffey over, dit is een tolbrug zonder tolpoorten.



Dublin Port Tunnel

De Dublin Port Tunnel is een 4,5 kilometer lange tunnel in het oosten van Dublin, waardoor de M50 loopt. Deze tunnel kent twee buizen met elk 2 rijstroken. De tunnel opende op 20 december 2006 met een kostprijs van € 752 miljoen. De tunnel was in eerste instantie alleen geopend voor vrachtverkeer, om het vrachtverkeer tussen de haven en het Ierse hoofdwegennet uit het cen-

trum van Dublin te halen. Op 28 januari 2007 werd de tunnel voor alle verkeerstypen opengesteld.

West-Link brug

De West-Link is een dubbele tolbrug over de rivier de Liffey aan de westkant van Dublin. Tot 29 augustus 2008 werd de tol handmatig geheven via een tolstation. Sinds 30 augustus 2008 wordt de tol via nummerplaatherkenning (ANPR) geheven.

ORGANISATIE

Ierland kent tolwegen sinds de jaren 80. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering ligt bij de National Road Authority die ook verantwoordelijk is voor planning, toezicht, aanleg en onderhoud van het nationale wegennet.

De National Road Authority heeft de bevoegdheid tot het opleggen en innen van tol bij wet gekregen (Local Government Act 1979 (Toll Roads)).

Organisaties betrokken bij van het Ierse systeem

- Ministerie van Verkeer, Toerisme en Sport;
- Network Manager - National Roads Authority;
- Tolheffende instantie - PPP Concessiehouders en NRA;
- Service Providers - Onafhankelijke, de EETS-stijl Service Providers alsook Tolheffende instantie;
- Centrale hub, aangedreven door aannemer onder opdracht en verantwoordelijkheid van de NRA;

ETOLL

eToll is het Ierse systeem voor elektronische tolbetaling van de NRA. Het geeft bestuurders de mogelijkheid om speciale freeflow-tolrijbanen te gebruiken wat tijdbesparend werkt en gebruikersvriendelijk is.

Hoe werkt het?

Bij passage wordt het kenteken gelezen met behulp van ANPR. Indien een voertuig tevens uitgerust is met een tag, detecteert het elektronisch tolsysteem de geplaatste tag en leest de gegevens van de tag uit. Uit de tag wordt het kenteken gelezen en gemaakt met het uitgelezen kenteken vanuit ANPR. Indien er een match is, wordt tol geïnt. Indien er geen match is, is het een te behandelen uitval situatie.

EFLOW

eFlow staat voor tolheffing zonder barrières specifiek op de M50. eFlow is ingevoerd op 30 augustus 2008 op de M50 bij Dublin. Het bestaande tolplein is toen vervangen door een elektronisch tolsysteem.

Hoe werkt het?

Bij passage detecteert het elektronisch tolsysteem de geplaatste tag, wanneer een voertuig geen tag heeft wordt het kenteken gelezen met behulp van ANPR.

Er zijn 3 betaalopties:

1. Een account gekoppeld aan de tag, bij eFlow of een geautoriseerde tag-leverancier (Tag Account Option). Voertuigen met een tag betalen het laagste toltarief. Het account zelf kent echter wel administratieve kosten.
2. Een account bij eFlow gekoppeld aan het kenteken (ANPR Video Account Option).
3. Zonder registratie vooraf (pay-as-you-go). Bestuurders die zich niet vooraf (willen) registreren moeten uiterlijk om 20.00 uur de volgende dag betaald hebben via www.eflow.ie, per telefoon of via Payzone loketten.

De registratie vindt plaats van een Tag Account of een ANPR Video Account via www.eflow.ie of via een callcenter. Bij de registratie worden voertuiggegevens en betalingsgegevens vastgelegd. Het Tag Account kost € 1,23 per maand, een ANPR Video Account is gratis.

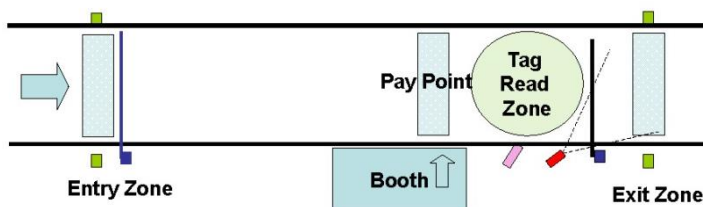
Als een ongeregistreerde bestuurder de tol niet voor 20.00 uur de volgende dag heeft betaald, komt er, middels een herinneringsbrief, een toeslag van € 3,- op het toltarief. Wanneer de gebruiker vervolgens de tol en de toeslag niet binnen 14 dagen heeft voldaan volgt er een aanvullende boete van € 41,-. Bij opnieuw verzuim tot betalen wordt de boete verhoogd met € 102,50 waarna juridische stappen worden ondernomen voor inning.

Verzuim tot betalen wordt gezien als een overtreding (niet strafrechtelijk) met een maximale boete van € 1.270. Niet betalen betekent ook dat het recht om de tolweg te gebruiken vervalt.

De eFlow-tag en het bijbehorend account kan in heel Ierland worden gebruikt voor tolwegen. De e-Flow ANPR video account geldt alleen voor de M50.

WEGKANTAPPARATUUR

Hieronder wordt in 2 plaatjes de wegkantapparatuur weergegeven.



TARIEFSTRUCTUUR

Tarieven voor personenauto's en motoren (1-1-2015) in euro's. Er zijn meer tarieven van toepassing voor andere soorten van voertuigen, raadpleeg hiervoor de website van NRA.

	Personenauto met/zonder aanhanger	Motor	Overig
M1 Gormanston-Monasterboice	1,80	1,00	Raadpleeg de website van NRA
M3 Clonee – Kells (Navan-Kells)	1,30	0,70	
M3 Clonee – Kells (Clonee-Dunshaughlin)	1,40	0,70	
M4 Kilcock - Enfield - Kinnegad Motorway *	2,80	1,40	
M7/M8 Portlaoise - Castletown/ Portlaoise - Cullahill	1,80	1,00	
M50 Dublin ringweg	3,10	-	
N6 Galway-Ballinasloe	1,80	1,00	
N8 Rathcormac/Fermoy ringweg	1,80	1,00	
N25 Waterford City Bypass	1,80	1,00	

* Enkel op de M4 kan met creditcard worden betaald

NB. Voor bruggen en tunnels gelden specifieke toltarieven

VRIJSTELLINGEN

Voertuigen van Defensie, politie, de brandweer en ambulances zijn vrijgesteld van tol. Ook voertuigen aangepast voor gehandicapte bestuurders zijn vrijgesteld. Zij ontvangen een speciale pas die door de beheerders van tolwegen en tolsystemen wordt herkend.

WIJZE VAN BETALEN

Betalen is in de meeste gevallen mogelijk met contant geld, behalve op de M50. Betalen is ook mogelijk via een elektronisch systeem, waarbij een in de auto geplaatste tag herkend wordt bij het passeren van de tolpoortjes. Diverse tolmaatschappijen bieden dit systeem aan, zoals www.eflow.ie en www.easytrip.ie. De gebruikte systemen zijn voor alle tolwegen geldig.

Alle tolwegen in Ierland (met uitzondering van de M50) zijn voorzien van tolpleinen met slagbomen, met bemande loketten, rijbanen met muntautomaten en rijbanen voor de eFlow-tag.

BUITENLANDSE GEBRUIKERS

Voor buitenlandse gebruikers geldt hetzelfde regime als voor nationale gebruikers. Wanneer niet wordt betaald, wordt via een buitenlandse betaalprovider (EPC) gepoogd het tolgeld en eventueel boetegeld te innen.

D. Tolsystemen Noorwegen

ALGEMENE INLEIDING

Op dit moment zijn er in Noorwegen ongeveer 50 wegprojecten die geheel of gedeeltelijk worden gefinancierd door tolgeden. Noorwegen heeft ruim 900 km tolwegen en daarnaast neemt het aantal tolpoorten toe die volledig geautomatiseerd zijn. De tolstations gebruiken elektronische tolheffing, het AutoPASS-systeem. Dit is een gecoördineerde betalingssysteem voor alle Noorse tolstations. Dit systeem maakt het voor de weggebruikers mogelijk om langs de tolstations te rijden zonder te stoppen.

TOLSYSTEMEN

Noorwegen heeft meer dan 80 jaar ervaring in het gebruik van tolwegen als een financieel instrument voor het bouwen van bruggen, tunnels en wegen. Gedurende de laatste 25 jaar is het uitgegroeid tot een belangrijke manier van financiering van wegprojecten. Er zijn drie typen tolsystemen in Noorwegen:

- Tol op wegprojecten
- Tol rond steden (tolring)
- Tol op veerboten

ORGANISATIE

De Noorse Public Roads Administration (NPRA, 'Statens vegvesen') - een overheidsinstelling - is verantwoordelijk voor de nationale en provinciale openbare wegen in Noorwegen. Zij zijn verantwoordelijk voor de planning, de bouw en het functioneren van het nationale en provinciale wegennet, autokeuringen en typegoedkeuringseisen, opleiding van de bestuurder en rijbewijzen en subsidies aan veerboten.

Als een project wordt goedgekeurd, wordt een contract getekend tussen de NPRA en de tolexploitant. In dit contract staat het recht om tol te innen voor de terugbetaling van de lening. De NPRA krijgt het geld en gebruikt deze om het betrokken project uit te voeren. De tolgeden geïnd door de tolexploitant zijn strikt voorbehouden voor het desbetreffende wegproject. Tolstations moeten worden gesloten zodra de lening is terugbetaald.

SYSTEEMBESCHRIJVING

Er zijn zes soorten tolsystemen in Noorwegen:

1. Volledig geautomatiseerd free-flowsysteem. De bestuurder kan doorrijden zonder te stoppen. De wegkantapparatuur leest automatisch de On-Board Unit (OBU) van de weggebruiker uit (AutoPASS of een andere OBU die geldig is in de Easygo-gebied) en debiteert zijn of haar account.
2. Combi geautomatiseerd/handmatig. Weggebruikers met een geldige AutoPASS-OBU kunnen gebruik maken van de free-flow rijstrook. Voor weggebruikers zonder AutoPASS-OBU zijn er rijstrooken met muntautomaten of de bemande tolhuisjes.
3. Volledig handmatig (bemande tolhuisjes).
4. Veerverbindingen met extra tolheffing d.m.v. ferry ticket.



SIGNALERING

Bij het passeren van een tolstation wordt een signaal uitgezonden, die de bestuurder waarschuwt dat de toltransactie correct is uitgevoerd (of onjuist).

- Groen plus: De toltransactie is geverifieerd en toegewezen aan een geldig contract.
- Witte plus: Voor klanten met een prepaid contract (vooraf betaald account) betekent dit dat de toltransactie is uitgevoerd, maar het saldo op het account is laag. Als de gebruiker een postpaid contract (achteraf betalen) heeft, betekent dat een factuur wordt verzonden.
- Geen signaal: Een foto wordt genomen van de kentekenplaat voor en achter. De kentekenplaten worden onderzocht of er sprake is van een postpaid contract.



In de handmatige tolstations bevat ook een gele min (of bij sommige tolstations een gele camera). Dit wordt weergegeven als er een ongeldige passage in de AutoPASS-rijbaan is. Een foto van de kentekenplaat wordt genomen. Als de gebruiker een geldig contract heeft, wordt de heffing ten laste van het account gemaakt. Zo niet, dan bestaat het risico van een toeslag.

TARIEFSTRUCTUUR

De meeste tolstations maken alleen onderscheid tussen lichte voertuigen (tot 3,5 ton) en zware voertuigen (meer dan 3,5 ton). Toexploitanten rekenen in sommige gevallen tol voor motoren, voor het aantal passagiers of hanteren verschillende toltarieven afhankelijk van het tijdstip op de dag (differentiatie naar tijd). De meeste tolstations brengen beide (weg)richtingen in rekening.

Er zijn grote verschillen in de tarieven, deze worden bepaald door factoren die specifiek zijn voor het relevant wegproject. Veel toexploitanten geven kortingen van 30-50% als de gebruiker een vooraf betaald account heeft.

WIJZE VAN BETALEN

Onderstaande tabel illustreert de wijze van betalen bij de Noorse tolstations. Het hangt af of de gebruiker een AutoPASS-OBU of Visitors Payment (bezoekers) overeenkomst heeft en daarbij niet valt onder de regeling '*Verplichte toltag (OBU) > 3.500 kg*'. Tevens op wat voor soort tolstation de transactie is gemaakt.

		Type tolstation →			
		<i>Automatische tolstation met postbetaling</i>	<i>Automatische tolstation met vooruitbetaling</i>	<i>AutoPASS-laan in handleiding tolstation</i>	<i>Tolhuisje / muntauto-maat</i>
Type weggebruiker ↓	<i>Weggebruikers met AutoPASS / EastGO-OBU</i>	Transacties worden samengevoegd van maximaal 3 maanden en dan aan de gebruiker gefactureerd. Meerprijs (NOK 300 (ca. €33,00)) indien de factuur niet tijdig is voldaan.	Afgeschreven van AutoPASS-rekening. Vooruitbetaling gebruiker komt in aanmerking t voor korting.	Afgeschreven van AutoPASS-rekening. Vooruitbetaling gebruiker komt in aanmerking voor korting.	Cash / creditcard
	<i>Weggebruikers zonder AutoPASS / EastGO-OBU</i>	Transacties worden samengevoegd van maximaal 3 maanden en dan aan de gebruiker gefactureerd. Tol kan ook worden betaald bij tankstation (Kr-Service) of online.		Ongeldig. Moet worden betaald bij tankstation of online binnen 3 dagen, anders factuur met extra toeslag (NOK 300 (ca. €33,00)).	Cash / creditcard
	<i>Buitenlandse weggebruikers gebruik van 'bezoekers betaling'</i>	Eerste storting wordt gedebiteerd, wordt als borg gebruikt voor de tol via de creditcard. Resterend geld zal worden terugbetaald na de reis.			Cash / creditcard
	<i>Buitenlandse weggebruikers zonder 'bezoekers betaling' of AutoPASS / EastGO-OBU</i>	Moet worden betaald op tankstation of online. Zo niet, gefactureerd in eigen land door Euro Parking Collection (EPC) plc. Meerprijs (NOK 300 (ca. €33,00)) indien de factuur niet tijdig is voldaan.		Ongeldig. Moet binnen 3 dagen worden betaald bij tankstation of online, anders factuur met extra toeslag (NOK 300 (ca. €33,00)) wordt verzonden via EPC.	Cash / creditcard

AUTOPASS-CONTRACT

Elke tolweg wordt bediend door een tolexploitant. Er zijn ongeveer 50 bedrijven in Noorwegen die tol innen. Om AutoPASS (sinds 2004) te gebruiken, moet men een AutoPASS contract hebben afgesloten en in het bezit zijn van een AutoPASS-OBU. Er zijn twee soorten contracten: pre-paid en post-paid.

De AutoPASS OBU moeten worden aangebracht aan de binnenzijde van de voorruit achter de spiegel. De chip van de OBU is gekoppeld aan het kenteken van het voertuig, dit betekent dat het niet kan worden uitgewisseld tussen verschillende voertuigen zonder de tolexploitant te informeren.

FLEETOWNER

Een bedrijfsmatig contract maakt het mogelijk om meerdere voertuigen aan een contract te koppelen. De voertuigen moeten behoren tot dezelfde gewichtsklasse.

"MIJN PAGINA"

Men kan zichzelf als gebruiker registreren op de website van de tolexploitant wie een AutoPASS contract is afgesloten. Op die manier wordt een overzicht verkregen van de tolpassages en van het saldo. Tevens is het mogelijk een adreswijziging en een wijziging van het kenteken van het voertuig te registreren.

BUITENLANDSE GEBRUIKERS 'VISITORS PAYMENT'

Voor buitenlanders zijn er drie mogelijkheden:

1. AUTOPASS: Buitenlandse voertuigen kunnen ook van AutoPASS gebruik maken bij een verblijf in Noorwegen van langer dan 3 maanden.
2. 'Visitors Payment/Bezoekers Betaling', een online service met behulp van een prepaid account. Bij een verblijf van langer dan drie maanden in Noorwegen kunnen bezoekers in het bezit van een creditkaart hier gebruik van maken. Detectie gaat op basis van nummerplaatherkenning.
3. *KR-service* handmatige betaling, kan plaatvinden op een tankstation in de omgeving tot drie dagen na het passeren van een tolstation .



VERPLICHTE TOLTAG (OBU) > 3.500 KG

Met ingang van 1 januari 2015 is een toltag in Noorwegen verplicht voor alle voertuigen > 3.500 kg. De regeling geldt voor alle Noorse- en buitenlandse voertuigen op het gehele Noorse openbare wegennet enkele uitzonderingen daargelaten.

KLACHT/BEZWAAR/BEROEP

Een klacht/bezwaar over een tolbetaling of een extra toeslag moet schriftelijk worden ingediend bij de tolexploitant van waaruit de factuur is ontvangen. De extra toeslag moet betaald worden in afwachting van de afhandeling van het bezwaar. Indien het bezwaar gegrond wordt verklaard, zal de toeslag worden teruggestort.

Is de bestuurder het niet eens met de afhandeling van het bezwaar (bezwaar niet gegrond), dan kan een beroep worden gedaan op de NPRA - Statens Vegvesen.

BUITENLANDSE OVERTREDERS

Als de buitenlandse bestuurder (voor voertuigen <3.500 kg) geen AutoPASS of 'Visitors Payment'-contract heeft, wordt de factuur naar de eigenaar van het voertuig opgestuurd. Deze factuur is afkomstig van Euro Parking Collection (EPC) plc in Londen - Verenigd Koninkrijk. Het kan zes maanden duren vóóordat de factuur wordt verzonden. Indien de factuur niet tijdig betaald wordt, dan wordt eerst een herinnering gestuurd en vervolgens wordt daarna de factuur verhoogd met NOK 300 (ca. €33,00) per passage.

VERPLICHTE TOLTAG EN BOETE

De politie, de douane en de Noorse Public Roads Administration houdt toezicht op de naleving van de verplichte toltag voor alle voertuigen >3.500 kg. Als het voertuig niet beschikt over een geldig contract en toltag, volgt een boete van NOK 8 000 (ca. €875,00). Dit wordt verhoogd NOK 12 000 (ca. €1.313,00) als de boete niet binnen drie weken wordt betaald. Als er een herinnering binnen een termijn van twee jaar moet worden gestuurd, dan volgt boete van NOK 16 000 (ca. €1.750,00).

GEGEVENSBESCHERMING

Het gebruik van de AutoPASS tag (OBU) voor de controle van betalingsdoeleinden, de presentatie van geanonimiseerde statistieken en relevante informatie wordt voor de klant/gebruiker geregistreerd. Deze registratie is in overeenstemming met de bepalingen van de Wet Bescherming Persoonsgegevens.

Als de tag niet kan worden geregistreerd, wordt een foto genomen van het kenteken. De mensen in het voertuig worden niet gefotografeerd. De informatie die wordt geregistreerd, wordt alleen gebruikt voor administratieve doeleinden gerelateerd aan de AutoPASS-diensten.

EASYGO EN EASYGO+

EasyGo is een Europees partnerschap (sinds 2007) waarmee de AutoPASS of BroBizz gebruikt kan worden op een aantal locaties in Denemarken, Zweden en Noorwegen, evenals op veerdiensten tussen Denemarken en Duitsland. (<http://easygo.com/en/countries>). Sinds november 2013 is de EasyGo samenwerking uitgebreid met Oostenrijk, EasyGo+.

Easygo+ dienst is een grensoverschrijdend tolheffingsdienst. De EasyGo+ dienst is speciaal ontworpen voor alle voertuigen van meer dan 3,5 ton die in Oostenrijk, Denemarken, Zweden en Noorwegen rijden. De dienst is in lijn met de richtlijn van de Europese Commissie 2004/52 /EC en het besluit van de Europese Commissie 2009/750/ EC.

EETS

De EFC-richtlijn (2004/52 / EG) tot oprichting van de Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS) is nog niet geïmplementeerd in Noorwegen. Echter Noorwegen is voornemens om de richtlijn te implementeren en daarmee te voldoen aan de technische en wettelijke eisen.

E. Tolsystemen Zweden

ALGEMENE INLEIDING

Een wijziging van de Zweedse Wegenwet in 1988 creëerde een mogelijkheid voor de financiering van een nieuwe infrastructuur door het gebruik van tolgelden. Deze mogelijkheid is gebruikt voor tolheffing op Oresund brug tussen Zweden en Denemarken en ook op de Svinesund brug tussen Zweden en Noorwegen. Op de lange termijn zijn er plannen voor ca. 10 tolsystemen in Zweden.

In 2007 heeft Zweden een systeem ingevoerd voor congestiebelasting in de stad Stockholm. Een soortgelijk systeem is in de stad Göteborg in dienst genomen in januari 2013. Daarnaast wordt er op twee bruggen tol geheven (Sundvall en Motola) en wordt dit bij een derde brug (bij Björkas) nog gerealiseerd.

Uitgangspunten voor het ontwerp van het Zweedse tolsysteem:

- Een onbemand free-flow systeem
- De voertuigen worden geïdentificeerd met behulp van automatische kentekenherkenning (ANPR)
- De tol wordt achteraf betaald
- De tol moet kunnen worden gedifferentieerd
- De tolheffende instantie is ook verantwoordelijk voor de backoffice en
- De nationale voertuigregistratie organisatie is een overheidsinstantie.

In Zweden wordt rekeningrijden behandeld door twee verschillende instanties te weten de Zweedse Transport Administratie en het Zweedse Transport Agentschap.

CONGESTION CHARGING

DE ACHTERGROND EN HET DOEL

Het Stockholm Congestion Charging System begon op 2 juni 2003 toen de gemeenteraad in Stockholm haar goedkeuring gaf aan een voorstel om een proef uit te voeren met milieuheffingen / congestieheffing - "The Stockholm Trial". De proef werd door de staat gefinancierd en de opbrengst gaat naar de nationale begroting. De opbrengst kan worden besteed aan investeringen in de regio voor de infrastructuur en het openbaar vervoer. Het parlement beslist hierover.

Drie elementen van "The Stockholm Trial":

- De uitbreiding van het openbaar vervoer;
- Milieuheffingen / congestieheffing, en
- Meer P+R-locaties in de stad en de provincie.

Het doel van de proef was:

- Het verminderen met 10-15% van het aantal voertuigen in of uit de congestiezone tijdens de ochtend- en middag-/avondspits;
- Het verbeteren van de doorstroming van het verkeer op de drukste straten en wegen in Stockholm;
- Het verminderen in de binnenstad van de uitstoot van kooldioxide, stikstofmonoxide en andere deeltjes in de lucht;
- Het verbeteren van de stedelijke leefomgeving voor de bewoners van Stockholm.

De Göteborg Congestion Charging System is gestart in januari 2013 als tweede stad in Zweden met de introductie van een congestieheffing.

STOCKHOLM CONGESTION CHARGING SYSTEM

Het systeem is gebaseerd op 18 controlepunten op alle wegen die leiden tot de binnenstad van Stockholm. De kaart toont de controlepunten rond het centrum van Stockholm. Passages in en uit het centrum van Stockholm worden automatisch geregistreerd bij de controlepunten tijdens de perioden waarin de congestieheffing geldt.



GÖTEBORG CONGESTION CHARGING SYSTEM



Het systeem is gebaseerd op ca. 42 controlepunten op alle wegen die leiden tot de binnenstad van Göteborg, waaronder een aantal hoofdwegen langs de stad en de hoofdroute die door de stad voert. De congestieheffing wordt in rekening gebracht voor voertuigen, die in en uit het centrum van Göteborg rijden (zie plaatje).

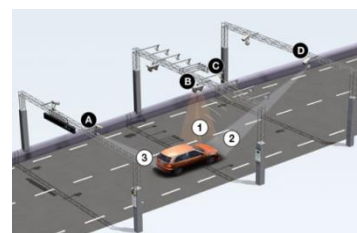
Voertuigen worden automatisch geregistreerd bij 'controlepunten' in de perioden waarin congestieheffing wordt geheven. Een vergelijkbaar systeem met het systeem in Stockholm, maar in detail anders.

Bij beide systemen geldt dat bij elk controlepunt de voertuigen automatisch worden geregistreerd door middel van kentekenplaatherkenning (ANPR). De doorstroming van het verkeer wordt niet beïnvloed. Betaling geschiedt in een later stadium.

Bij het controlepunt is een (verkeers)bord dat het woord "Betalstation" (controlepunt) toont. Dit naast een (verkeers)bord voor 'betalvag (tolweg) en een bord met de tarieven. Er is ook een digitaal verlicht bord bij het controlepunt met de huidige tarieven van de congestieheffing. Deze verlichte borden geven het adres van de website van de Zweedse Transport Agency weer.

TECHNOLOGIE

Laserdetectors detecteren wanneer een voertuig langs een controlepunt rijdt. De laser activeert vervolgens de camera's die foto's van de kentekenplaten van het voertuig nemen. Eerst van de voorzijde en dan van de achterzijde. De camera snijdt het beeld uit, zodat alleen de kentekenplaat en het gebied rondom de kentekenplaat wordt getoond. Het kenteken van het voertuig wordt onmiddell-



lijk geïdentificeerd door de camera met behulp van OCR-technologie (Optical Character Recognition).

De geregistreerde informatie (datum, tijd, controlepunt, registratienummer en hoeveelheid) en de fiscale beslissing worden opgeslagen totdat de belasting is betaald.

PRIVACY

De fiscale beslissing van een voertuig is een openbaar document. Echter de informatie over welk controlepunt het voertuig is gepasseerd en het tijdstip van de passage is niet openbaar. Niet openbare informatie wordt alleen aan de eigenaar van het voertuig afgegeven en kan op speciaal verzoek per post worden gestuurd aan het adres van de eigenaar van het voertuig in het bevolkingsregister.

ORGANISATIE

Het systeem is gebouwd door een consortium bestaande uit veel verschillende bedrijven (18), met als hoofdaannemer IBM. Het was een contract voor de bouw en de operatie, met het ministerie als opdrachtgever. Het contract had een looptijd van drie jaar en kon worden verlengd voor een jaar. Tijdens deze periode werd een deel van de activiteiten gedaan door de Vagvarket (Swedish Road Administration). SRA en de belastingdienst zijn de publieke uitvoerende instanties.

TARIEFSTRUCTUUR

Voertuigen worden automatisch geregistreerd bij controlepunten in de perioden waarin congestieheffing wordt geheven. Deze wordt geheven op voertuigen die een controlepunt passeren op maandag tot en met vrijdag tussen 06.00 en 18.29 uur. De heffing wordt niet geheven op zaterdag en zondag, op feestdagen, op een dag voor een feestdag of tijdens de maand juli. Sommige voertuigen zijn vrijgesteld van congestieheffing. Het maximale bedrag per voertuig per dag is SEK 60 (ca. € 6,35) in 2015. Zowel in Stockholm als in Göteborg gelden speciale aanvullende tariefregels.

Stockholm		
Tijd	Bedrag	2015
06.30 - 06.59	SEK 10	(ca. € 1,06)
07.00 - 07.29	SEK 15	(ca. € 1,58)
07.30 - 08.29	SEK 20	(ca. € 2,11)
08.30 - 08.59	SEK 15	(ca. € 1,58)
09.00 - 15.29	SEK 10	(ca. € 1,06)
15.30 - 15.59	SEK 15	(ca. € 1,58)
16.00 - 17.29	SEK 20	(ca. € 2,11)
17.30 - 17.59	SEK 15	(ca. € 1,58)
18.00 - 18.29	SEK 10	(ca. € 1,06)
18.30 - 06.29	SEK 0	(ca. € 0,00)

WIJZE VAN BETALEN

Het betalingssysteem is volledig automatisch. Aan het einde van elke maand ontvangt de eigenaar van het gedetecteerde voertuig een acceptgiro van de Zweedse Transport Agency. Dit geldt voor voertuigen die in Zweden zijn geregistreerd. De acceptgiro bevat o.a. passage informatie. Indien het voertuig in het buitenland is ingeschreven, werkt de Zweedse Transport Agency met een 'notificatie' partner (betaalprovider). In dit geval stuurt de 'notificatie' partner een acceptgiro aan de eigenaar van het voertuig.

HANDHAVING

Er is slechts sprake van administratieve handhaving. Bij verzuim van betaling volgt een herinnering van de factuur met een extra toeslag van SEK 300 (ca. € 32). Bij herhaald verzuim volgt een extra toeslag van SEK 500 (ca. € 54). Als vervolgens niet binnen 30 dagen is betaald, dan wordt de zaak doorgestuurd naar de Zweedse Handhavingsautoriteiten. Een extra bedrag van minimaal 600 SEK (€ 63) wordt toegevoegd. Daarnaast wordt de eigenaar van het voertuig in het handavingsregister opgenomen tenzij de betaling wordt gedaan.

Indien de voertuigeigenaar meer dan SEK 5.000 (ca. € 540) openstaande bedragen heeft in Zweden en ten minste zes maanden zijn verstreken sinds het bedrag had moeten worden betaald, dan kan het voertuig worden uitgesloten van gebruik.

Als er een mogelijke fout bij de congestieheffing (een fiscaal besluit) is gemaakt, dan is het mogelijk beroep in te stellen bij de Zweedse belastingdienst (Skatteverket) via e-mail, fax of per brief.

BUITENLANDSE GEBRUIKERS

Vanaf 1 januari 2015 is de congestieheffing ook van toepassing op voertuigen die buiten Zweden geregistreerd zijn.

INFRASTRUCTURELE WERKEN

Op dit moment zijn drie projecten bekend die met tol worden gefinancierd. Twee daarvan zijn reeds gerealiseerd. De tolheffing is hier op 1-2-2015 van start gegaan. Een ervan wordt nog gerealiseerd.

SUNDSVALL: BRUG IN RIJKSWEG E4

Oorspronkelijk moest het doorgaand verkeer op de E4 dwars door het centrum van Sundsvall. De realisatie van dit project maakt hier een einde aan. Vanaf de noordzijde van Sundsvall ging een snelweg verder richting Härnösand, aan de zuidzijde een tweestrooks weg naar Hudiksvall. Reeds in 1995 werden plannen gemaakt voor een brug over het Sundsvallfjärden.

De Sundsvallsbron is een 2.109 meter lange liggerbrug met een hoofdoverspanning van 170 meter. De brug en 20 kilometer nieuwe motorväg is tussen 2011 en 2014 aangelegd. Op 4 februari 2014 werd het laatste brugdeel ingehesen. De brug is op 18 december 2014 opengesteld voor het verkeer, waarmee het project voltooid was. De aanleg kostte 1,6 miljard SEK, of circa € 190 miljoen euro.

Tarief en verkeersbewegingen

Op de brug wordt tol geheven met een elektronisch tolsysteem. Het toltarief bedroeg vanaf het begin van de tolperiode op 1 februari 2015 9 SEK (€0,97) voor personenauto's en 20 SEK (€2,15) voor vracht. De tolheffing moet een deel van de investeringskosten over een periode van 35 jaar terugbetalen. De verwachte verkeersintensiteit is 17.000 voertuigen per dag (ca 5 mln voertuigen per jaar). In de eerste maand van openstelling reden dagelijks 12.000 voertuigen over de brug.

MOTOLA: BRUG IN RIJKSWEG RV 50

Oorspronkelijk moest doorgaand verkeer op de riksväg 50 door het centrum van Motala. De realisatie van dit project maakt hier een einde aan. Motalabron is een 620 meter lange stalen liggerbrug over Motalaviken, een zijarm van het grotere Vättern. De brug opende op 9 oktober 2013 voor het verkeer. De aanlegkosten bedroeg 1,8 miljard SEK (ca € 194 mln). Ongeveer 1/3 van het project wordt bekostigd met tol.

Tarieven en verkeersbewegingen

De tol wordt sinds 1 februari 2015 geheven. Oorspronkelijk was een toltarief van 10 SEK voor een personenauto voorzien, maar dat is verlaagd naar 5 SEK (€0,54) om te voorkomen dat de tol teveel vraaguitval veroorzaakt, en verkeer door Motala blijft rijden. Vrachtverkeer betaalt 11 SEK (€1,18) Het is de bedoeling dat de brug na afbetaling tolvrij wordt, deze periode is berekend op 40 jaar.

BJÖRKNAS: BRUG IN LV 222

De Länsväg 222 is een Länsväg in Zweden. De weg is grotendeels uitgebouwd als autosnelweg, en vormt een link tussen het centrum van Stockholm en de oostelijke voorsteden. De weg eindigt in Stavsnäs. Het is een cruciale link vanwege het gebrek aan alternatieve routes. De weg is 40 kilometer lang, waarvan 19 kilometer als snelweg is uitgebouwd. De Skurubron in Björknäs zal in de toekomst uitgebreid worden met een derde overspanning. Het doel van het project is om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het totale projectbudget bedraagt 1,3 miljard (ca €139 mln). Twee derde van het project moet worden bekostigd door tol. De bestaande bruggen blijven gratis. Hoe dit wordt ingericht is onduidelijk (bv richting oost of west tolvrij; of twee bruggen naast elkaar waarvan een tolvrij). Ook het toltarief is nog niet bekend.

REGISTRATIE

Er is een registratieportaal gemonteerd op de brug. Transportstryrelsen (de Swedish Transport Agency: een agentschap onder het ministerie van Ondernemen, Energie en Communicatie vergelijkbaar met de RDW) bezit, onderhoudt en beheert het onderhoud van het portaal.

Wanneer een voertuig door het tolstation rijdt worden de kentekenplaten van het voertuig gefotografeerd. Het systeem koppelt het kenteken inclusief passagegegevens vervolgens aan de kentekenhouder van het voertuig. 97% van de kentekens wordt automatisch gekoppeld; de rest wordt handmatig verwerkt door medewerkers van Transportstryrelsen. De techniek achter het

systeem is identiek aan het systeem dat wordt toegepast voor het heffen van congestion charge in Stockholm en Göteborg.

I N N I N G

Een keer per maand stuurt Transportstryrelsen een factuur naar haar debiteuren. Hierop staan de kosten voor alle passages uit de afgelopen maand. Betaling kan plaatsvinden tot uiterlijk de laatste werkdag van de volgende maand. Betalen kan via een automatische incasso, overschrijving of acceptgiro. Gebruikers kunnen een account aanmaken, inclusief automatisch opladen, waarbij ze per e-mail de factuur ontvangen.

De tolheffing is 24/7 actief, gedurende het hele jaar. De volgende voertuigen hebben ontheffing: hulpverleningsvoertuigen, diplomaten, mobiele kranten en bussen tot 14 ton.

Bovenstaande geldt alleen voor kentekenhouders uit Zweden. EPASS24 (een private onderneming) is verantwoordelijk voor de inning van buitenlandse gebruikers. E-pass24 hanteert ongeveer dezelfde werkwijze als de Transportstryrelsen: er wordt een factuur naar het geregistreerde adres van de kentekenhouder gestuurd. Debiteuren kunnen betalen via hun bank, of met creditcard op epass24.com. Ook buitenlanders kunnen een account aanmaken.

H A N D H A V I N G

De kentekenhouder is verplicht om op tijd te verhalen. Wanneer tijdige volledige betaling uitblijft, wordt een boete van 300 SEK (€32) verstuurd. Wanneer betaling dan nog uitblijft, volgt een opslag van 500 SEK (€54) – dat is dus meer dan een verdubbeling. Wanneer de eigenaar een openstaande vordering heeft van meer dan 5000 SEK (€540) en na ten minste zes maanden kan het voertuig buiten gebruik worden gesteld. Bovenstaande geldt ook voor buitenlanders. Transportstryrelsen lijkt verantwoordelijk te zijn voor de handhavingprocedure van binnenlandse kentekenhouders; EPASS24 is dat voor buitenlanders. Transportstryrelsen is verantwoordelijk voor de afhandeling van bezwaar en beroep voor zowel binnen- als buitenlandse kentekenhouders. Er lijkt geen sprake te zijn van handhaving op het netwerk.

O R G A N I S A T I E

Trafikverket (het Zweedse Rijkswaterstaat) is verantwoordelijk voor de aanleg van de projecten. Trafikverket heeft geen directe betrokkenheid bij de tolheffing (afgezien van het gegeven dat de tolgelden nodig zijn om de aanleg van het project te kunnen bekostigen).

Transportstryrelsen (de Zweedse RDW) bezit, onderhoudt en beheert het onderhoud van de tolportalen en is verantwoordelijk voor de afhandeling van in Zweden geregistreerde kentekens. Transportstryrelsen is ook verantwoordelijk voor bezwaar en beroepsprocedures. De organisatie lijkt ook verantwoordelijk te zijn voor het versturen van boetes.

EPASS24 is een privaat bedrijf dat verantwoordelijk is voor de afhandeling van in het buitenland geregistreerde kentekens. Het bedrijf is niet alleen verantwoordelijk voor inning (eenmalig of via een account), maar ook voor het opleggen van boetes en voor de algehele communicatie richting buitenlanders. ParkTrade Europe AB uit Stockholm is eigenaar van EPASS24. ParkTrade

is een bedrijf dat vergelijkbaar is met EuroParkingCollect Plc uit Londen. Transportstryrelsen is toezichthouder van EPASS24.

F. Tolsystemen Portugal

ALGEMENE INLEIDING

Portugal heft tol op autosnelwegen en op twee bruggen. De meeste snelwegen zijn tolvrij, evenals de stedelijke snelwegennetwerken van Lissabon en Porto. De tolwegen maken doorgaans gebruik van een gesloten systeem maar sinds 15 oktober 2010 is er op een aantal snelwegen elektronische tol ingevoerd d.m.v. het gebruik van DSRC tags. Men kan contant betalen in de meeste gevallen ook met Visa of MasterCard. Er is onderscheid in gewichtsklasse.

GESLOTEN TOLSYSTEMEN

DE ACHTERGROND EN HET DOEL

Het wegennet in Portugal is redelijk dicht in het noorden en midden van het land, en iets minder dicht in het zuiden. Tegenwoordig beschikt Portugal over een goed ontwikkeld en modern snelwegennet wat alle steden in het land verbindt. Het snelwegennet is zo'n 2.790 kilometer lang, en bestaat zowel uit tolwegen als tolvrije snelwegen. De tolheffing heeft met name een financieel karakter en dient om de overheidsfinanciën te consolideren.

ORGANISATIE





Het beheer van de wegen in Portugal is uitbesteed aan één partij: Brisa. Brisa exploiteert momenteel een totaal netwerk van 1.100 km, samengesteld uit 11 autosnelwegen die het land van noord naar zuid en van west naar oost beslaan.

SYSTEEM BESCHRIJVING

Bij het oprijden van de snelweg krijgt men een ticket bij een tolpoort. Bij het verlaten van de snelweg moet dit ticket getoond en betaald worden (of in een automaat afgerekend). Dit kan zowel contact betaald worden als met credit kaart.

TARIEFSTRUCTUUR

Een voertuig wordt ingedeeld naar voertuigclassificatie, dit voor de toepassing van het toltarief per kilometer afgelegd op de snelweg. Classificatie van de voertuigen is vertegenwoordigd in de volgende grafiek:

Voertuig classificatie	Beschrijving
1	 <p>Motoren en voertuigen met een hoogte gemeten verticaal vanaf eerste as hieronder 1,10 m, met of zonder aanhangwagen. * Motorfietsen worden beschouwd als klasse 1 in het geval van een handmatige tolheffing of klasse 5 in geval van elektronische collectie - Via Verde.</p>
2	 <p>Voertuigen met twee assen en hoogte, verticaal gemeten die gelijk of hoger 1,10 m.</p>
3	 <p>Voertuigen met drie assen en hoogte, verticaal gemeten die gelijk of hoger 1,10 m.</p>
4	 <p>Voertuigen met drie of meer assen en hoogte, verticaal gemeten die gelijk of hoger 1,10 m.</p>

WIJZE VAN BETALEN

Voor het betalen kan gebruik gemaakt worden van contact geld en credit cards. Tevens kan gebruik worden gemaakt van een financiële dienstverlener (Via Verde). Deze biedt ook extra mogelijkheden om af te rekenen zoals bij parkeerplaatsen en tankstations. Van de Via Verde voorzieningen kan ook gebruik gemaakt worden met de servisa kaart.



HANDHAVING

Bij elke tolpoort is er een slagboom, ook voor diegene met een OBU. Men kan niet de snelweg oprijden zonder tol te betalen.

ELEKTRONISCHE TOLWEGEN

DE ACHTERGROND EN HET DOEL

Sinds 15 oktober 2010 is een elektronisch tolsysteem geïntroduceerd op een aantal snelwegen. Dit systeem maakt gebruik van DSRC-tags (5.8 Ghz technologie). Dit is het eerste landelijke dekking tolsysteem dat geïntroduceerd is in Europa. De tol is geïntroduceerd op snelwegen waarop tot op dat moment geen tol heffing aanwezig was.



SYSTEEMBESCHRIJVING

Het systeem is een free-flow systeem dat gebruik maakt van een zgn. DSRC tag, die in het voertuig is gemonteerd. Er wordt gebruik gemaakt van een aantal verschillende devices om zich te registreren:

- ED (elektronisch device) Deze bevat alleen het registratienummer en is gelijk aan het systeem van Via Verde voor andere tolwegen. De ED is niet voertuiggebonden.
- DEM is hetzelfde device maar is in de backoffice gekoppeld aan de ritadministratie. Dit betekent dat een gedetailleerde factuur kan worden geproduceerd.

- TD (tijdelijk device) is een device die anoniem is, dus deze kan gebruikt worden voor anoniem gebruik en voor buitenlanders. Dit is een tag met prepaid tegoed (vooruit betalen). Er moet een minimum bedrag op staan.

Als er geen tag op de voorruit aanwezig is, of door het systeem niet herkend wordt, dan wordt er via ANPR een foto gemaakt. Op basis daarvan wordt een factuur gemaakt. De gebruiker moet dan binnen 5 dagen de tol voldoen, anders volgt er een sanctie. Er zijn extra administratieve kosten als betaling te laat is.

ORGANISATIE

Het systeem is ontworpen, gebouwd en wordt geëxploiteerd door Q-Free. Ten behoeve van de exploitatie is een contract afgesloten van 5 jaar.

TARIEFSTRUCTUUR

Het systeem geldt voor alle gebruikers (waaronder ook buitenlanders), tariefstructuur is gebaseerd op eerder opgenomen classificatie. Per traject tussen twee afslagen moet een tarief betaald worden.

Betaling kan worden gedaan:

- Door gebruik te maken van het Via Verde systeem (zelfde TAG)
- Via automatische incasso
- Via pre-paid tegoed gekoppeld aan een bankrekening
- Via pre-paid anoniem.

Voor huurvoertuigen kan een tag worden gehuurd met een waarborg. Deze moet voorzien zijn van een pre-paid bedrag of gekoppeld aan een credit card.

BUITENLANDERS

Op de meeste snelwegen is het mogelijk om contant te betalen. Op elektronische tolwegen is dat niet mogelijk. Voor huurauto's (met een Portugees kenteken) die geen uitrusting hebben voor registratie van de tolgelden kunnen de kosten meestal achteraf via het postkantoor worden betaald, binnen 5 dagen na het passeren van een toltraject. Het kenteken wordt automatisch via ANPR geregistreerd. Als de betaaltermijn van 5 dagen is verlopen zonder betaling van het tolgeld, zal de bestuurder van de huurauto een boete worden opgelegd, verhoogd met administratiekosten. Het verhuurbedrijf is verplicht de klant te identificeren, indien niet betaald is. Voor huurauto's met een uitrusting (OBU) vindt betaling van de tol plaats via afrekening met de huurprijs

Bestuurders van buitenlandse voertuigen (geen Portugees kenteken) kunnen kiezen tussen:

- **EASY TOLL.** Het Easy Toll-systeem is een relatief nieuw systeem voor automatische betalingen van de elektronische tol voor toeristen en immigranten, waarbij een creditcard (Mastercard of Visa) wordt gekoppeld aan de kentekenplaat. De bestuurder kan éénmalig zonder het voertuig te verlaten, zijn creditcard aanbieden aan een betaalautomaat, waarna het kenteken gekoppeld wordt en die kaart en vervolgens de te betalen tolbedragen, gekoppeld aan het voertuig, automatisch in rekening wordt gebracht ten laste van die creditcard. De bestuurder ontvangt een bewijs (geldig voor 30 dagen) dat hij via Easy Toll betaalt.

- **TOLL CARD.** De Toll Card is een standaard product, te activeren met een SMS, met daarop een prepaid saldo. De kaart kan contant of via een bankpas worden gekocht; het saldo is een jaar geldig, en de hoogte van het saldo kan via internet worden opgezocht. De kaart is vooral bedoeld voor toeristen en immigranten. De kaarten zijn te koop bij de postkantoren, snelwegservice-posten en via www.tollcard.pt.
- **TOLL SERVICE.** De bestuurder kan een prepaid ticket kopen voor € 20,- (excl. € 0,60 excl. BTW voor de kaart), waarmee gedurende 3 dagen ongelimiteerd gebruik gemaakt kan worden van de tolwegen (alleen voor personenwagens). Daarnaast kan er een prepaid ticket gekocht worden voor een vooraf bepaalde reis (incl. datum), geldig voor retour Spanje naar het vliegveld van Porto (via de A28 of A41), of een retour Spanje – vliegveld van Faro (via de A22). Deze tickets kunnen gekocht worden via www.portugaltolls.com, servicepunten aan de A24, de vliegvelden van Faro en Porto en de IKEA in Matosinhos.
- **VIA VERDE.** Voor buitenlandse voertuigen die regelmatig gebruik maken van de tolwegen is het “Via Verde Visitors Device” beschikbaar, welke voor 90 dagen gebruikt kan worden, eventueel te verlengen met een extra 90 dagen.

HANDHAVING

De concessiehouders en exploitanten van de tolheffende systemen voeren regelmatig controles uit op de wegen met de medewerking van de politie. Deze handhaving richt zich ook op andere overtredingen, waaronder financiële sancties die al eerder zijn opgelegd en op het niet betalen van de tol. Uiteindelijk kan dit leiden tot in beslag name van het voertuig.

De sanctie (boete) is tien keer het verschuldigde toltarief met een minimum van € 25,00.

G. Tolsystemen Verenigde Staten

ALGEMENE INLEIDING

Deze bijlage geeft inzicht in het free flow tolsysteem zoals deze wordt gehanteerd op de SR 125 (South Bay Expressway) en de Rhode Island Turnpike en bruggen (Pellbridge en Sakonnet bridge).

SR 125 (SOUTH BAY EXPRESSWAY)

De South Bay Expressway is een tolweg met een lengte van 10 mijl van de SR 54 in Spring Valley tot Otay Mesa Road/SR 905 vlakbij de Otay Mesa Border Crossing.

Deze 4-baans tolweg gebruikt (volgens eigen zeggen) de nieuwste technologieën met gebruik van het elektronisch tolsysteem, genaamd FasTrak®, waarmee zonder stop tol betaald kan worden en de tolpoortjes vermeden kunnen worden.

SYSTEEMBESCHRIJVING

FasTrak® is een elektronisch tolbetalingssysteem en kan gebruikt worden met een transponder die achter de voorruit geplaatst moet worden. Deze transponders worden via uitleesapparatuur vanuit de wegwijk uitgelezen. Wanneer een FasTrak gebruiker in de hiervoor gereserveerde rijbaan rijdt, wordt de data die is opgeslagen in de transponder uitgelezen en wordt automatisch het toltarief geïncasseerd via een prepaid FasTrak account (het account wordt automatisch opgewaardeerd tot \$40). Aan één transponder kunnen meerdere kentekens worden gekoppeld.

WIJZE VAN BETALEN

Bij de noord- en zuidingang van de South Bay Expressway kan betaald worden via contant geld of een creditcard bij de betaalautomaten, of bij bemande tolpoortjes (van 06.00-20.00 uur op werkdagen). Bij betaling via contant geld moet gepast worden betaald.

Bij passage zonder betaling is dit een overtreding van de California Vehicle Code §4770 of een andere ter plaatse geldige wet. Het minimale boetebedrag is \$40.

Wanneer iemand geen cash bij zich heeft of een creditcard en ook geen FasTrak-account, kan achteraf alsnog worden betaald via de zgn. Pay-by-Plate optie.

Deze betaling kan gedaan worden via de website van SR125 of door een cheque op te sturen of te brengen naar 1129 La Media Road, San Diego, CA 92154 of door het callcenter te bellen (bereikbaar tijdens normale werktijden). Deze betaaloptie kent een toeslag van \$2 per passage. Wanneer de betaling via deze optie niet binnen 4 werkdagen is ontvangen, wordt automatisch een boete opgelegd met een minimum van \$60.

Bij het uitblijven van betaling van de boete(s) wordt de kentekenregistratie geschorst bij de DMV (Department of Motor Vehicles).

TOLTARIEVEN

Gebruikers van FasTrak® betalen tot 2 dollar minder per passage (korting tot 80%) dan passanten die cash of met een creditcard betalen bij de tolpoortjes.

Het tarief voor cash of creditcard betaling aan het poortje is \$2 tot \$3.50 per passage; FasTrak gebruikers betalen \$0.50 tot \$2.75. Het Pay-by-Plate tarief is \$4 tot \$5.50 per passage.

Voor FasTrak gebruikers geldt een minimaal maandtarief van \$ 1,- per transponder en \$ 3,50 als tolbedrag. Deze tarieven gelden voor voertuigen met 2 assen (doorgaans personenvoertuigen). Voertuigen met meerdere assen betalen in verhouding tot het aantal assen meer. Voor voertuigen met 4-assen geldt bijvoorbeeld een dubbel tarief. Ook bij gebruik van aanhangwagens moet naar rato van het aantal assen worden betaald.

GEBRUIKERSGEMAK

Wanneer iemand een nieuwe auto heeft gekocht of een extra voertuig wil toevoegen aan zijn/haar account, kan dit via het callcenter worden aangepast of door zelf het account van FasTrak aan te passen. Er zijn geen automatische koppelingen met een kentekenregistratie.

Binnen het account kan de gebruiker:

- Voertuigen toevoegen en verwijderen
- Credit card gegevens onderhouden
- Adres- en andere contactgegevens onderhouden
- Extra transponders aanvragen
- Gestolen of verloren transponders melden (en betalen)
- De maandelijkse factuur en recente passage-geschiedenis bekijken
- Contact leggen met de inningsorganisatie via e-mail en FAQ's lezen.

BRONNEN:

<http://www.sbxthe125.com/>

RHODE ISLAND TURN PIKE AND BRIDGES (PELLBRIDGE EN SAKONNET BRIDGE)

Met een E-ZPass kan op de middelste banen met een maximum snelheid van 40 mijl/u zonder belemmering worden doorgereden. Met de E-ZPass kan ook gebruik worden gemaakt van de tolpoortjes die dan automatisch openen.

SYSTEEMBESCHRIJVING

E-ZPass is een elektronisch tolbetalingssysteem en kan gebruikt worden met een transponder die achter de voorruit geplaatst moet worden. Deze transponders wordt via uitleesapparatuur bij passage van de tolpleinen uitgelezen. Het toltarief wordt geïncasseerd via een prepaid account. Het account kan automatisch worden opgewaardeerd tot \$25 per voertuig, maar men kan dit ook zelf bijhouden en aanvullen. Aan één E-ZPass account kunnen meerdere transponders worden gekoppeld (max 4), per transponder kunnen meerdere voertuigen worden gekoppeld mits van dezelfde voertuigcategorie (bijv. 2 assen). Voor zwaardere voertuigen, bedrijven en voertuigen met meer dan 2 assen zijn speciale accounts beschikbaar.

TOLTARIEVEN

Newport/Pell Bridge (tarieven per passage):

Contant (geen credit- of debetkaarten) en E-ZPass (voor niet-bewoners van Rhode Island) \$ 2,- per as of \$5,46 voor 6 passages binnen 30 dagen);

Er zijn aangepaste tarieven voor de bewoners van Rhode Island met een E-ZPass (\$ 0,83 per passage per as; \$40,- abonnement voor 30 dagen).

Wanneer men geen contant geld bij zich heeft, geen of een defecte E-ZPass, wordt een formulier uitgereikt waarmee binnen 14 dagen een betaling van \$ 5,- per as gedaan kan worden, bij RITBA Toll Administration Department.

BOETES

Op dag 15 wordt het bedrag verhoogd met \$ 40,-; op dag 46 met een extra \$ 35,-, op dag 77 met nog een extra \$ 60,-. Daarna wordt de zaak onder de rechter gebracht (onduidelijk of dit bestuurs- of strafrecht is).

GEBRUIKERSGEMAK

Wanneer iemand een nieuwe auto heeft gekocht of een extra voertuig wil toevoegen aan zijn/haar account kan dit via het callcenter worden aangepast, bij een “walk-in-center” of door zelf het account van FasTrak aan te passen. Er zijn geen automatische koppelingen met een kentekenregistratie.

Binnen het account kan de gebruiker in ieder geval:

- Voertuigen toevoegen en verwijderen
- Credit card gegevens onderhouden
- Extra transponders aanvragen

BRONNEN:

<http://www.ritba.org/>

<https://www.ezpassritba.com/>

Uitgelichte vragen:

1. Kent het land kentekenaansprakelijkheid of bestuurdersaansprakelijkheid met betrekking tot Tolheffing? *De VS kent kentekenaansprakelijkheid.*
2. Welke vorm(en) van handhaving word(t)(en) uitgevoerd met betrekking tot tolheffing in het betreffende land en welke processtappen worden hierbij uitgevoerd? *Bij niet betalen wordt op dag 15 het bedrag verhoogd met \$ 40,-; op dag 46 met een extra \$ 35,-, op dag 77 met nog een extra \$ 60,-. Daarna wordt de zaak onder de rechter gebracht (onduidelijk of dit bestuurs- of strafrecht is).*
3. Welke mogelijkheden heeft de burger in het geval hij het er niet mee eens is? *SR125: Via het callcenter of de website kan een klacht tegen een (onterechte) inning worden ingediend. Bezwaar en beroep op boetes zijn bestuursrechtelijk en vallen onder de California Vehicle Code. Voor Rhode Island is dit onbekend.*

4. Vindt handhaving van buitenlandse bestuurders plaats? Zo ja, op welke wijze en van welke juridische basis wordt gebruik gemaakt om kentekengegevens van buitenlandse kentekens te verkrijgen? *Wordt geen expliciete melding van gemaakt. Maar zonder E-ZPass of FasTrak moet gebruik worden gemaakt van tolpoortjes waar contant betaald moet worden.*

H. Tolsystemen Canada

ALGEMENE INLEIDING

Tolwegen komen op diverse plekken in Canada voor, in veel gevallen zijn dit bruggen. Algemene tolwegen voor de langere afstand zijn ongebruikelijk, en sommige van deze tolwegen zijn tolvrij geworden. Met name een groot aantal bruggen over de St. Lawrence op de grens met de Amerikaanse staat New York, en de bruggen naar Michigan zijn tolbruggen. Hiermee heeft de provincie Ontario relatief veel tolwegen, maar alleen de Highway 407 rond Toronto is de enige algemene tolweg. In de 'prairie provinces' zijn helemaal geen tolwegen. De Highway 104 in Nova Scotia is een uitzondering.

- Canada telt één tolweg, de Highway 407 bij Toronto en diverse tolbruggen.
- British Columbia: Golden Ears Bridge, Port Mann Bridge, vervanging van de Pattullo Bridge (gepland)
- Northwest Territories: Deh Cho Bridge (alleen vrachtverkeer)
- Nova Scotia: Cobequid Pass, Angus L. Macdonald Bridge, A. Murray MacKay Bridge
- Ontario: Ambassador Bridge, Blue Water Bridge, Detroit-Windsor Tunnel, Ogdensburg-Prescott International Bridge, Highway 407 ETR, Peace Bridge, Queenston-Lewiston Bridge, Rainbow Bridge, International Bridge, Thousand Islands Bridge, Seaway International Bridge, Whirlpool Rapids Bridge
- Prince Edward Island: Confederation Bridge
- Quebec: A25 bridge

SYSTEEMBESCHRIJVING

HIGHWAY 407 ETR

De 407 is ingewikkeld opgedeeld in een light zone en een regular zone, en weer onderscheid naar de algemene spits en het drukste spitsuur, evenals buitenspits en overdag en 's nachts. Hierdoor varieert het toltarief nogal naar gelang de tijd en dag van de week. Daarnaast gelden er afwijkende toltarieven voor gebruikers van een transponder en kentekentol.

De regular zone loopt vanaf de QEW tot de Highway 410 en vanaf Highway 427 tot Highway 400. De light zone loopt vanaf de Highway 410 tot de Highway 427 en de Highway 400 tot Markham Road in Markham.

De tol verloopt middels transponders (“tags”), gekoppeld aan een account. Voor voertuigen zonder transponder worden de kentekens d.m.v. ANPR vastgelegd en krijgt men de rekening thuisgestuurd. Alleen kentekens uit Ontario, Quebec en een beperkt aantal Amerikaanse staten krijgen de rekening thuisgestuurd. Voertuigen met kentekens uit andere staten en provincies kunnen de tol ontduiken.

De toltarieven van de Highway 407 behoren tot de hoogste in Noord-Amerika. In 2015 bedraagt het toltarief in de spits bijna \$ 0.35 per kilometer voor een personenauto.

407 International Inc. is in eigendom van Cintra Infraestructuras Internacional S.L., een dochteronderneming van Ferrovial S. A. (43.23%), indirect in eigendom van de investeerders Canada Pension Plan Investment Board (total 40%) en SNC-Lavalin (16.77%).

WIJZE VAN BETALEN ETR

Er zijn diverse betaalmethoden voor de elektronische tol (ETR) van Highway 407 (www.407etr.com). Men kan een gratis web-account aanmaken met daaraan gekoppeld een incasso/machtiging voor een bankrekening of een creditcard op basis van een tag. Binnen dit account is de rithistorie zichtbaar en kunnen meerdere voertuigen worden opgenomen. De accounthouder wordt 10 dagen voor de maandelijkse afschrijving van de tolbedragen gewaarschuwd. Het systeem kent “papierloze facturering” via het hierboven genoemde webaccount of via het algemene elektronische factureringssysteem van financiële instellingen in Canada, ePost (www.epost.ca). Naast een web-account kan via de website van 407 ETR direct via een credit card worden betaald.

De tol is verschuldigd op moment van passage van de 407. Facturering vindt plaats naar of de accounthouder die een (gehuurde) tag in zijn voertuig heeft of naar de eigenaar van het voertuig op basis van kentekenherkenning. Wettelijk gezien is de eigenaar van het kenteken de betalingsplichtige. Er wordt maandelijks gefactureerd, en betaling moet plaatsvinden binnen 37 dagen. Na de vervaldatum wordt rente in rekening gebracht. Bij het blijvend uitblijven van betaling wordt een incassotraject gestart en worden incassokosten in rekening gebracht. Als sanctie kan het onmogelijk worden gemaakt om het kentekenbewijs of –vergunningen te vernieuwen of verlengen.

TOLTARIEVEN

De toltarieven zijn vaak relatief hoog omdat het om brugverbindingen gaat waar in de meeste gevallen geen tolvrije alternatieven voor zijn. Zo moet men op alle verbindingen tussen Ontario en de Amerikaanse staten New York en Michigan tol betalen. De toltarieven op de Highway 407 rond Toronto behoren tot de hoogste ter wereld voor een algemene suburbane tolweg.

LIGHT VEHICLE 5000KG & UNDER *

Transponder Activation Fee	\$0.00
	\$3.55 per Transponder (monthly)
Transponder Lease	or
	\$21.50 per Transponder (annually)
Returned Payment Fee	\$35.00

Collection Fee	\$15.00
Dormant Account Fee	\$15.00†
Enforcement Fee	\$20.00
Dispute Appeal Fee	\$100.00
Transponder Replacement Fee	\$50.00
Account Fee (Video Recorded Trip)	\$3.55
Video Toll Charge (Video Recorded Trip)	\$4.00 per Trip
Trip Toll Charge (This is not a per kilometre charge.)	\$0.90 per Trip
Calculated Trip (with Transponder)	Toll charged equal to the median distance of the trips taken with the Transponder in the preceding 72 days
Light Vehicle Flat Toll (without Transponder)	up to \$4.50 (peak), up to \$3.20 (off peak)
Light Vehicle Minimum Trip Toll (with Transponder)	Toll to entry or exit nearest recorded part of trip

IMPORTANT: A \$50.00 Unrecognizable Plate Charge plus tolls per trip are billed to light and heavy vehicles without a valid transponder whose rear licence plate's identifying features are altered, not visible to, or recognizable by the toll system.

HEAVY SINGLE & HEAVY MULTIPLE UNIT VEHICLE OVER 5000KG *

Transponder Activation Fee	\$0.00
Security Deposit	\$50.00 per Transponder <i>(for the first 20 transponders up to a maximum of \$1000.00)</i>
Transponder Lease	\$3.55 per Transponder (monthly) or \$21.50 per Transponder (annually)
Returned Payment Fee	\$35.00
Collection Fee	\$15.00
Dormant Account Fee	\$15.00
Enforcement Fee	\$20.00
Dispute Appeal Fee	\$100.00
Transponder Replacement Fee	\$50.00
Account Fee (Video Recorded Trip)	\$3.55
Video Toll Charge (Video Recorded Trip)	\$50.00 per Trip
Heavy Single Unit Vehicle Trip Toll Charge (This is not a per kilometre charge.)	\$1.80 per Trip
Heavy Multiple Unit Vehicle Trip Toll Charge (This is not a per kilometre charge.)	\$2.70 per Trip
Calculated Trip (with Transponder)	Toll charged equal to the median distance of the trips taken with the Transponder in the preceding 72 days
Heavy Single Vehicle Flat Toll (with Transponder)	up to \$19.85 (peak), up to \$12.80 (off peak)
Heavy Multiple Vehicle Flat Toll (with Transponder)	up to \$36.95 (peak), up to \$23.85 (off peak)
Heavy Single or Multiple Vehicle Minimum Trip Toll (without Transponder)	Toll to entry or exit nearest recorded part of travel plus video toll charge of \$50

ELEKTRONISCHE TOL

Op steeds meer verbindingen wordt gebruik gemaakt van electronic toll collection (ETC). De Highway 407 rond Toronto is aangelegd als de eerste nieuwe tolweg met ETC in de wereld. De alternatieve naam is ook wel de '407 Express Toll Route' (ETR). Rond Vancouver zijn enkele

tolbruggen aangelegd met elektronische tolheffing. Handmatige tolheffing (cash of credit cards) vindt men voornamelijk op de bruggen naar de Verenigde Staten.

De bruggen kennen veelal tolpleinen waar per passage direct betaald moet worden. Enkele bruggen (bv. de Ambassador Bridge) kennen inmiddels ook elektronische tol (A-Pass) waarbij met name bedrijfsmatig gebruikte voertuigen via een RFD tag achter de voorruit kunnen passeren zonder vertraging. Het A-Pass programma geeft ook korting op brandstof en verzorgt elektronische facturering.

BRONNEN:

<http://www.407etr.com/about/background-information2.html>

http://www.wegenwiki.nl/Tolwegen_in_Canada

http://www.wegenwiki.nl/Highway_407_in_Ontario

Uitgelichte vragen:

1. Kent het land kentekenaansprakelijkheid of bestuurdersaansprakelijkheid met betrekking tot Tolheffing? *Canada kent kentekenaansprakelijkheid.*
2. Welke vorm(en) van handhaving word(t)(en) uitgevoerd met betrekking tot tolheffing in het betreffende land en welke processtappen worden hierbij uitgevoerd? (bij ETR) Facturering vindt plaats of naar de accounthouder die een (gehuurde) tag in zijn voertuig heeft of naar de eigenaar van het voertuig op basis van kentekenherkenning. Wettelijk gezien is de eigenaar van het kenteken de betalingsplichtige. Er wordt maandelijks gefactureerd, en betaling moet plaatsvinden binnen 37 dagen. Na de vervaldatum wordt rente in rekening gebracht. Bij het blijvend uitblijven van betaling wordt een incassotraject gestart en worden incassokosten in rekening gebracht. Als sanctie kan het onmogelijk worden gemaakt om het kentekenbewijs of -vergunningen te vernieuwen of verlengen. Echter alleen kentekens uit Ontario, Quebec en een beperkt aantal Amerikaanse staten krijgen de rekening thuisgestuurd. Voertuigen met kentekens uit andere staten en provincies kunnen de tol ontduiken. Bij de bruggen zijn slagbomen en spreekt handhaving voor zich: niet betalen, geen doorgang.
3. Welke mogelijkheden heeft de burger in het geval hij het er niet mee eens is? Klacht bij factuur; bezwaar bij start incasso en ook bezwaar/beroep bij sancties op kenteken etc. lijkt bestuursrechtelijk.
4. Vindt handhaving van buitenlandse bestuurders plaats? Zo ja, op welke wijze en van welke juridische basis wordt gebruik gemaakt om kentekengegevens van buitenlandse kentekens te verkrijgen? zie vraag 2 voor ETR. Spontane betalingen kunnen gedaan worden via de www.407.etr.com. Bij andere tolwegen lost de slagboom dit probleem op.

I. Lijst met afkortingen

ANPR	Automatic Number Plate Recognition
APK	Algemene Periodieke Keuring
BSN	Burgerservicenummer
DGB	Directoraat Generaal Bereikbaarheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DSRC	Dedicated Short Range Communication
EETS	The European Electronic Toll Service
EPC	European Parking Collection
EReg	Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities
FAQ	frequently asked questions
GNSS	Global Navigation Satellite Systems
HGV	Heavy Good Vehicle
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
KvK-nummer	Kamer van Koophandel-nummer
I&M	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
MvT	Memorie van Toelichting
NAW	Naam Adres Woonplaats
NPR	Nationaal Parkeer Register
NPRA	Norwegian Public Roads Administration
OBU	On-Board Unit
RFID	Radio-frequency Identification
RvS	Raad van State