

Dit document geeft een beknopt overzicht van de organisatie en werking van het kilometerprijsstelsel. Het is bedoeld voor betrokkenen bij het project Anders Betalen voor Mobiliteit in de politiek, media, overheid en het maatschappelijk middenveld.

Het document is gebaseerd op technische stukken die binnen het project Anders Betalen voor Mobiliteit worden gebruikt voor de beschrijving van het stelsel. Het is een tijdsgebonden foto: de aanbesteding- en certificeringprocessen kunnen nieuwe inzichten opleveren die leiden tot wijzigingen van het stelselontwerp.

Inleiding

Aanleiding en doelstelling van de kilometerprijs

Het gebruik van motorvoertuigen is de laatste decennia sterk gegroeid; sneller dan de wegcapaciteit is uitgebreid. Dit leidt tot congestie en negatieve gevolgen voor de leefomgeving, zoals de uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast. Met de invoering van de kilometerprijs wil het kabinet de bereikbaarheid over de weg en de kwaliteit van het milieu verbeteren en een eerlijkere vorm van belasting introduceren zodat veelrijders meer betalen dan mensen die weinig rijden.

Essentie van de kilometerprijs

In het kilometerprijsstelsel betalen kentekenhouders van Nederlandse motorvoertuigen en buitenlandse vrachtwagens niet langer voor het bezit van hun voertuig, maar voor het gebruik ervan. De vaste belastingen (MRB en BPM) worden stapsgewijs afgeschaft. De opbrengsten uit de kilometerprijs gaan naar het Infrastructuurfonds. Daaruit worden investeringen in infrastructuur gefinancierd. Motorfietsen en categorieën als openbaar vervoer, taxi's en hulpdiensten nemen niet deel aan de kilometerprijs.

Het te betalen bedrag is gebaseerd op het aantal in Nederland gereden kilometers, de plaats en de tijd waarop deze kilometers zijn afgelegd en de milieukeurmerken van het voertuig. In heel Nederland geldt voor elke gereden kilometer een basistarief dat afhangt van de milieukeurmerken van het voertuig: zuinige en schone auto's betalen minder dan meer milieubelastende voertuigen. Voor specifieke tijdstippen en plekken geldt een spittarief dat voor alle voertuigen gelijk is maar wel per locatie kan variëren.

Hoofdspoor en garantiespoor

De minister streeft bij de invoering van de kilometerprijs naar marktwerking, onder andere om innovatie en efficiëntie te bevorderen. Het is daarom van belang een marktmodel te kiezen dat aantrekkelijk is voor marktpartijen, zodat er een concurrerende markt ontstaat. Tegelijkertijd moeten er waarborgen zijn dat het stelsel betrouwbaar, duurzaam en tijdig klaar is. Om dit te bereiken heeft de minister gekozen voor een implementatiestrategie langs twee sporen: een hoofdspoor en een garantiespoor.

▪ *Hoofdspoor*

In dit spoor voeren private dienstverleners (service providers) een groot deel van het kilometerprijsstelsel uit. Het Partieel Uitvoeringsbesluit van 27 juni 2008 beschrijft een model waarin zij met behulp van een goedgekeurde registratievoorziening in het voertuig van hun klanten het publieke inningsbureau melden hoeveel kilometers hun klanten in elk tarief hebben gereden. Eventueel kunnen zij hun dienst uitbreiden door ook de registratievoorziening te leveren, te installeren en/of te onderhouden.

Publieke partijen zijn verantwoordelijk voor de overige onderdelen van het stelsel.

▪ *Garantiespoor*

In dit spoor voeren publieke en private partijen onder publieke aansturing de meeste onderdelen van het kilometerprijsstelsel uit. Voor de productie van de registratievoorziening en de in- en uitbouw van de apparatuur bestaat een vrije markt voor private partijen.

Er ontstaan bij deze aanpak drie verschillende markten:

- Een markt voor registratievoorzieningen (in beide sporen);
- Een markt voor de inbouw van registratievoorzieningen (in beide sporen);
- Een markt voor dienstverleners in het hoofdspoor; zij kunnen bij hun kilometerprijsdienst desgewenst aanvullende diensten verlenen (Value Added Services).

Daarnaast wordt een aantal zaken die nodig zijn voor publieke taken en het testen van het systeem aanbesteed aan marktpartijen, zoals apparatuur voor de handhaving en het publieke inningsbureau.

Het is mogelijk dat de dienst die dienstverleners in het hoofdspoor aanbieden, wordt uitgebreid met facturering, inning, dwanginvordering en afdracht van gelden. Dit heet het end-to-end marktmodel. Marktpartijen zijn geconsulteerd over hun ideeën over deze mogelijkheid. De beslissing ligt nog bij het kabinet voor. Op dit moment voorziet de Wet kilometerprijs hier nog niet in; in het technische systeemontwerp is wel gedeeltelijk op een end-to-end model geanticipeerd.

Welke rol het garantiespoor in de verdere toekomst krijgt ligt nog niet vast. Het is de bedoeling dat het hoofdspoor zich zodanig ontwikkelt dat (een deel van) het garantiespoor op termijn zijn nut en noodzaak verliest. Het is ook denkbaar dat blijkt dat er wel een (specifieke) rol voor het garantiespoor is weggelegd.

Diverse publieke organisaties spelen hoe dan ook een belangrijke rol, waaronder de RDW, het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB), Rijkswaterstaat, de politie en het Agentschap Telecom. In de ontwikkeling van het kilometerprijsstelsel wordt zo veel mogelijk op bestaande uitvoeringstaken en systemen van publieke organisaties en basisregistraties aangesloten. In de aanbesteding- en certificeringprocessen krijgen functies en raakvlakken tussen publieke organisaties en producten en diensten van private partijen preciezer vorm.

Componenten van het kilometerprijsstelsel

Het kilometerprijsstelsel wordt beschreven aan de hand van de volgende functies. Voor al deze functies worden systeemonderdelen ontwikkeld die de functies ondersteunen.

Voor de verschillende onderdelen zijn verschillende termen in omloop: juridische, technische en alledaagse. Over het algemeen zijn de technische termen in het Engels. In deze paragraaf worden ze per onderdeel zo veel mogelijk genoemd. Verderop in de tekst is over het algemeen gekozen voor de juridische termen, omdat die Nederlands zijn en accuraat.

1. Installatie, onderhoud en beheer

Dit onderdeel zorgt zowel in het hoofdspoor als het garantiespoor voor installatie en activatie van de registratievoorzieningen en beveiligingsmodules. In het garantiespoor zorgt dit onderdeel ook voor het beheer van de registratievoorzieningen. Twee type organisaties voeren deze functies uit:

1a) een **KMP-station**¹ verzorgt de installatie en vervanging/reparatie van registratievoorzieningen, inclusief beveiligingsmodules. Een garagebedrijf kan bijvoorbeeld een erkend KMP-station worden. Naar verwachting zijn er na volledige uitrol rond de 10.000 KMP-stations, grotendeels APK-garages.

1b) **Bureau Registratievoorziening** – ondergebracht bij de RDW - is de centrale instelling die de inbouw en activatie, en uitbouw en deactivatie van registratievoorzieningen registreert, en binnen het garantiespoor het (softwarematige) onderhoud verzorgt.

2. On-Board Equipment (OBE)

Dit is de benodigde apparatuur in het voertuig die informatie over verreden kilometers registreert en verstuurt. De OBE bestaat uit twee onderdelen:

2a) De **registratievoorziening** (ook wel On-Board Unit (OBU) of 'kastje') die de functies uitvoert in het voertuig, zoals gereden kilometers registreren en de vereiste gegevens versturen. De registratievoorziening bevat een module voor plaatsbepaling via satellieten, een communicatievoorziening (doorgaans via GSM), een voorziening voor de communicatie met de handhavingsapparatuur langs de weg (via DSRC - korte golf) en geheugen. De registratievoorziening moet van een type zijn dat de RDW heeft goedgekeurd.

2b) Het **Trusted Element** (TE) is een beveiligingsmodule (vergelijkbaar met een SIM-kaart) die de identiteit van de OBE bevat en gegevens tegen manipulatie beschermt voordat de registratievoorziening ze verstuurt. De code van de beveiligingsmodule is in de database van het Bureau Registratievoorziening (RDW) gekoppeld aan het kenteken. Alle OBE bevatten een centraal

¹ KMP betekent kilometerprijs.

gedistribueerde beveiligingsmodule. De overheid (RDW) is verantwoordelijk voor de uitgifte en distributie van de modules.

3. Heffing en inning

In deze categorie vallen alle functies gerelateerd aan (kilometer)aangiften verwerken, heffingen berekenen en opleggen, facturen verzenden, betalingen innen en registreren. Daar horen ook dwanginvordering en bezwaar- en beroepprocedures bij. Deze functies worden ook uitgevoerd voor het alternatieve (secundair) systeem voor buitenlandse vrachtwagens die geen (geschikte) OBE aanschaffen. Vooralsnog is voorzien dat deze taken worden uitgevoerd door een **publiek inningsbureau** ondergebracht bij het CJIB. De Staat contracteert een private partij via een aanbesteding die het systeem bouwt en onderhoudt.

4. Handhaving

Onder handhaving vallen alle functies voor het controleren van de naleving en het doorgeven van overtredingen en misdrijven. De **handhavingsbackoffice** die deze activiteiten coördineert is gestationeerd bij de RDW. Politie en Openbaar Ministerie spelen een rol in de uitvoering.

5. Tariefbeheer

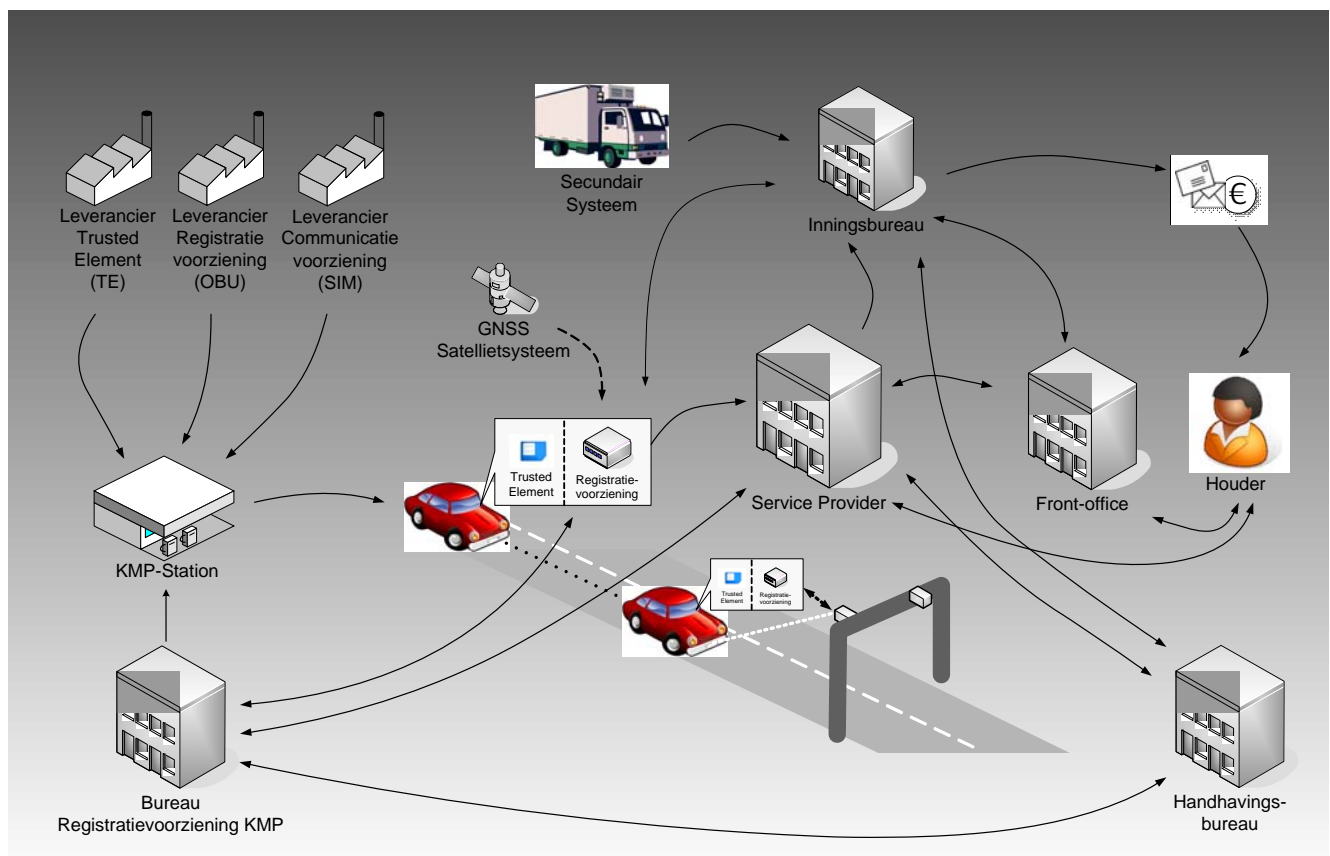
Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de RDW verzorgen samen het tariefbeheer. Het gaat hierbij om vaststelling en verspreiding van tarieven, en zones en tijden waar spitstarieven gelden.

6. Supervisie

Verkeer en Waterstaat beoordeelt of en zorgt dat het kilometerprijsstelsel functioneert op het vereiste niveau. Hiertoe worden prestatie-indicatoren vastgesteld en gemonitord. Certificering van de registratievoorziening, KMP-stations en dienstverleners in het hoofdspoor is hiervoor een instrument.

7. Front-office

De **front-office** (klantenservice) verschafft kentekenhouders, KMP-stations en andere betrokkenen informatie en handelt klachten en verzoeken af bijvoorbeeld met betrekking tot overdracht van kentekens, raadpleging van facturen, etc. De publieke front-office komt onder de hoede van het CJIB. De Staat contracteert via een aanbesteding een private partij die de front-office bouwt en onderhoudt. Dienstverleners in het hoofdspoor richten naar verwachting eigen front-offices in.



Werking van het kilometerprijsstelsel

Hieronder staat de werking van de kilometerprijs beschreven aan de hand van de genoemde functies.

1. Installatie, onderhoud en beheer

De deelname aan de kilometerprijs begint met de correcte installatie en activatie van de registratievoorziening, bijvoorbeeld bij de aanschaf van een nieuwe auto of als de kentekhouder een oproep heeft ontvangen in de invoeringsfase van de kilometerprijs. Een kentekhouder kan een gecertificeerde registratievoorziening naar keuze aanschaffen of klant worden bij een dienstverlener die een gecertificeerde registratievoorziening levert. De geactiveerde registratievoorziening is gekoppeld aan het kenteken via de beveiligingsmodule en mag alleen worden gebruikt in het voertuig met dat kenteken. Alleen erkende KMP-stations en erkende monteurs mogen de installatie, activatie en registratie uitvoeren, zodat dit gegarandeerd professioneel en integer gebeurt. De RDW houdt toezicht op deze erkende bedrijven.

Installatie registratievoorziening

Bij de installatie neemt het KMP-station een beveiligingsmodule (TE) uit voorraad. De RDW levert deze aan. De beveiligingsmodule bevat een unieke code die bij de activering wordt gekoppeld aan het kenteken van het voertuig. De monteur controleert of het kenteken geldig is, bouwt de registratievoorziening inclusief de beveiligingsmodule in het voertuig in (dit behelst o.a. het monteren van antennes en het aansluiten van de registratievoorziening op de stroomvoorziening), controleert de werking van de registratievoorziening en activeert de registratievoorziening door een melding aan het Bureau Registratievoorziening (de RDW).

Reparatie en vervanging van de registratievoorziening (bijvoorbeeld een extra luxe OBE) zijn alleen mogelijk op een KMP-station. Voorafgaand aan de vervanging of de reparatie zal de monteur de nog niet verzonden gegevens versturen over bijvoorbeeld gereden kilometers.

Registratie registratievoorziening

Het Bureau Registratievoorziening registreert bij activatie van een registratievoorziening de koppeling tussen de code van de TE en het kenteken. In het garantiespoor zorgt het Bureau Registratievoorziening (de RDW) dat de registratievoorziening toegang heeft tot en bekend is bij het communicatiekanaal dat het garantiespoor gebruikt (LRCS (Long Range Communication Switch)).

Beheer registratievoorziening

Softwarematig beheer zoals aanpassingen van het tariefsysteem en instellingen van de registratievoorziening vergen geen bezoek aan een KMP-station. Doorgaans kan installatie van programma-updates automatisch (op afstand) plaatsvinden.

In het hoofdspoor is de dienstverlener verantwoordelijk voor het beheer van de registratievoorziening van zijn klanten. Dit betreft dus ook de aanpassingen van het tariefsysteem (in opdracht van de overheid). In het garantiespoor voert het Bureau Registratievoorziening deze beheerstaken uit.

Controle van de registratievoorziening maakt onderdeel uit van de Algemene Periodieke Keuring (APK). Het betreft een visuele controle. Het gaat om vragen als: is er een registratievoorziening in het voertuig aanwezig, zijn er sporen van schade en brandt het juiste lampje? Ook controleert de keurmeester of de kenmerken van het voertuig corresponderen met het kentekenbewijs en zonodig de opgeslagen gegevens in de registratievoorziening.

2. On-Board Equipment (OBE)

Om deel te nemen aan de kilometerprijs is voor Nederlandse kentekhouders een gecertificeerde OBE verplicht. Buitenlandse vrachtwagens kunnen een geschikte OBE laten installeren, maar kunnen ook kiezen voor het secundair systeem.

De registratievoorziening vergt geen bediening van de bestuurder, maar geeft wel aan of deze correct werkt, bijvoorbeeld met een lampje. Als de OBE niet correct werkt, krijgt de bestuurder een (visueel) signaal.

In het garantiespoor is omwille van de privacy sprake van een registratievoorziening die alleen het totaal aantal gereden kilometers per tariefcategorie verstuurt en geen informatie over locaties en tijdstippen. Deze registratievoorziening voert zelf de benodigde calculaties uit om het aantal gereden kilometers per dag te declareren en wordt daarom 'smart' genoemd. In het hoofdspoor is het wel mogelijk dat de registratievoorziening meer gedetailleerde gegevens doorzendt naar de dienstverlener, mits de kentekhouder daar expliciet toestemming voor geeft.

De eisen die de overheid formuleert aan de registratievoorziening betreffen in principe alleen de 'basisfunctionaliteit' die nodig is voor de kilometerprijs. Registratievoorzieningen kunnen daarnaast ook beschikken over extra's die niet verplicht zijn, bijvoorbeeld voor extra gebruiksgemak (denk aan een display met actuele tariefinformatie) of ten bate van aanvullende diensten van de dienstverlener (denk aan navigatie, route-adviezen of lease-concepten).

De minister zal na consultatie van marktpartijen nog een besluit nemen over portabiliteit: het gemak in termen van kosten en tijd waarmee een kentekenhouder kan overstappen van de ene naar de andere dienstverlener of van/naar het garantiespoor. In hoeverre dienstverleners registratievoorzieningen (moeten) accepteren die zij niet zelf hebben geselecteerd, bepaalt of het wel of niet mogelijk is om van dienstverlener te wisselen zonder de registratievoorziening te vervangen. Om de overstap voldoende gemakkelijk te maken, is het mogelijk dat (in de beginfase) extra eisen gesteld worden aan registratievoorzieningen.

Registratie verplaatsingen

De registratievoorziening bepaalt de gereden afstand op basis van satellietsignalen (het Amerikaanse GPS of in een later stadium het Europese Galileo). Deze gegevens worden frequent gegenereerd en opgeslagen, bijvoorbeeld elke 10 seconden. Eén blokje gegevens heet een microdeclaratie en bevat positie, tijd en datum, de tariefcategorie en afstand sinds de vorige microdeclaratie. Als het voertuig in een spitstarief rijdt, brandt er een lampje zodat de bestuurder daarvan op de hoogte is. De TE voorziet een microdeclaratie van een digitale handtekening om de authenticiteit, integriteit en onweerlegbaarheid van de gegevens te waarborgen. Door deze beveiliging van de gegevens kan de kentekenhouder microdeclaraties gebruiken als bewijs in een bezwaar- of beroepprocedure.

Naast de afgelegde afstanden registreert de registratievoorziening eventuele tolpassages (denk aan de Westerscheldetunnel). In het buitenland worden kilometers tegen 'nultarief' geregistreerd, om tot een sluitende registratie van kilometers te komen. Alleen in Nederland gereden kilometers worden gefactureerd.

Bundelen verplaatsingsgegevens

De smart registratievoorziening uit het garantiespoor genereert dagelijks een dagtotaal (zogenaamde 'dag afstands aggregatie') met een totale afstand per tariefcategorie. Eens per 1 à 2 weken verstuurt de smart registratievoorziening de verzamelde dagtotalen en tolpassages die de TE heeft 'getekend' naar het inningsbureau (of naar de dienstverlener in het hoofdspoor). Inningsbureau of dienstverlener hebben bij deze werkwijze geen inzicht in gedetailleerde verplaatsingsgegevens van het voertuig. De kentekenhouder kan deze detailgegevens wel uit de OBE halen.

In het hoofdspoor kunnen dienstverleners en kentekenhouders ook kiezen voor een ander type registratievoorziening, bijvoorbeeld een die wel gedetailleerde verplaatsingsgegevens verstuurt naar de dienstverlener. Daar worden deze gegevens verwerkt tot dagtotalen. Deze declaraties verstuurt de dienstverlener eens per 1 à 2 weken naar het inningsbureau. Met het inzicht in het verplaatsingsgedrag van de kentekenhouder kan de dienstverlener daarop gebaseerde, aanvullende diensten aanbieden.

Communicatie met het inningsbureau

Het is mogelijk om optimaal gebruik te maken van 'daluren' van de mobiele (GSM-)netwerken. De communicatiemodule in de registratievoorziening is uitgeschakeld behalve als contact gezocht wordt met inningsbureau. Daardoor is het niet mogelijk om registratievoorzieningen via het mobiele netwerk te volgen.

In het hoofdspoor kunnen dienstverleners hun eigen manieren ontwikkelen om declaraties periodiek gebundeld naar het inningsbureau te verzenden.

Handhavingsgegevens en -transactie

De registratievoorziening heeft functies om zichzelf te controleren op correcte werking. Wanneer de registratievoorziening een probleem of mogelijk probleem constateert, wordt een dergelijke gebeurtenis vastgelegd, een zogenaamd event. Deze events worden via draadloze communicatie, eventueel via de dienstverlener, verzonden naar de handhavingsbackoffice (de RDW) voor analyse. De handhavingsapparatuur langs de weg controleert op deze events.

Van ernstige events, die leiden tot een defecte registratievoorziening, krijgt de bestuurder een indicatie (bijvoorbeeld via een lampje). De bestuurder moet dan aan de front-office melden dat het voertuig met een defecte registratievoorziening rondrijdt. Het kenteken wordt vervolgens op een lijst gezet, zodat er geen sancties worden opgelegd voor het rijden zonder werkende registratievoorziening. De kentekenhouder heeft

in dat geval de verplichting om binnen drie weken weer te zorgen voor een functionerende registratievoorziening door reparatie of vervanging bij een erkend KMP-station. Het KMP-station verzorgt de melding daarvan aan de RDW.

Verwerking van updates en instructies

De registratievoorziening is in staat om software updates, tariefgegevens, instructies en configuratieparameters te verwerken die het Bureau Registratievoorziening (de RDW) of dienstverlener naar de registratievoorziening zenden.

Trusted Element

De beveiligingsmodule speelt een belangrijke rol bij de koppeling van kenteken(houder)s aan de registratievoorziening en bij de beveiliging van gegevens. De juridische houdbaarheid van de kilometerprijs is mede afhankelijk van de beveiligingsmodule. Dit betekent dat zowel aan de beveiligingsmodule zelf als aan andere betrokken systemen, processen en organisaties hoge eisen worden gesteld.

Borgen onweerlegbaarheid

De beveiligingsmodule is in staat om gegevens te voorzien van een digitale handtekening. Op deze manier is het zeker dat verzonden declaraties en opgeslagen gegevens bij de betreffende registratievoorziening horen en dat ze niet gemanipuleerd zijn.

Uitgifte en beheer Trusted Elements

'Blanco' TE-chips worden voorzien van een unieke code en sleutels. De RDW beheert de codes en sleutels en stelt ze ter beschikking aan de organisaties in het systeem die digitaal getekende data van de OBE moeten controleren, zoals het inningsbureau (CJIB), handhavingsinstanties en dienstverleners.

TE's zijn beperkt op voorraad te produceren. Zodra de beveiligingsmodule zijn code en sleutels krijgt, is deze beperkt geldig. Daarom kunnen KMP-stations ze slechts beperkte tijd op voorraad hebben.

3. Heffing en inning

Heffen

Het inningsbureau (CJIB) ontvangt de declaraties van kentekenhouders bestaande uit een serie dagtotalen en eventuele tolpassages. In het garantiespoor zijn deze declaraties direct afkomstig uit een OBE; in het hoofdspoor verstuurt de dienstverlener deze normaal gesproken naar het inningsbureau. Het inningsbureau berekent de heffing op basis van geregistreeerde kilometers, voertuigkenmerken en het tariefsysteem plus het tolbedrag voor de tolpassages. Zonodig worden de gegevens over eventuele tolpassages doorgestuurd naar de tolbeheerder van betreffende tolgeweg(en). Het betreft in principe alleen Nederlandse tol. Dienstverleners in het hoofdspoor kunnen hun dienst eventueel uitbreiden naar buitenlandse tolsystemen.

Een fictief voorbeeld:

Dag afstands aggregatie declaraties		
<i>Dag</i>	<i>Tariefcategorie</i>	<i>Afgelegde kilometers</i>
01-07-2009	Basistarief	250
01-07-2009	Spitstarief	14
02-07-2009	Basistarief	15
04-07-2009	Basistarief	245
04-07-2009	Spitstarief	150

Figuur 1: Voorbeeld declaratie (fictief)

Een bijzonder geval is de situatie dat de registratievoorziening defect is gemeld. De kentekenhouder heeft drie weken de tijd om te zorgen voor een werkende registratievoorziening. Voor de periode waarin de registratievoorziening defect is, wordt een heffing vastgesteld op basis van het gemiddelde aantal gereden kilometers van de drie maanden voorafgaand aan de defectmelding.

Factureren

Als alle declaraties van een kalendermaand binnen zijn, kan het inningsbureau (CJIB) de factuur opmaken. Kentekenhouders of wagenparkbeheerders met meerdere voertuigen in eigendom, ontvangen één (per voertuig gespecificeerde) factuur. De factuur bevat per voertuig een uitsplitsing naar tariefcategorie (basistarief, spitstarief/-ven) met de bijbehorende bedragen. Kentekenhouders kunnen hun factuurgegevens op dagniveau inkijken op een persoonlijke internetpagina.

Innen

Na het versturen van de factuur zijn er twee betalingsprocedures mogelijk:

- Voor de kentekenhouders die een machtiging voor automatische incasso hebben afgegeven schrijft het inningsbureau (CJIB) het bedrag af van de rekening waarvoor de machtiging is afgegeven. Als dat niet lukt (bijvoorbeeld door onvoldoende saldo) wordt een herinnering gestuurd.
- Kentekenhouders die niet hebben gekozen voor een machtiging kunnen de heffing voldoen via gangbare betaalmiddelen (girale overschrijving of storting).

Indien de betaling van een factuur na de betalingstermijn nog niet is ontvangen, verzendt het inningsbureau een aanmaning om alsnog binnen de gestelde termijn te betalen. Hierbij worden aanmaningskosten in rekening gebracht. Indien na verstrijken van de aanmaningstermijn nog steeds geen betaling is ontvangen dan start het traject van dwanginvordering.

Dwanginvordering

De Wet kilometerprijs biedt diverse middelen voor dwanginvordering. Om maximaal resultaat te behalen, is een persoonsgerichte benadering belangrijk.

- Verhaal zonder dwangbevel:
De verschuldigde som kan verhaald worden op betaalrekeningen, spaarrekeningen, loon en uitkering van de kentekenhouder of tegoeden bij de Belastingdienst. De kentekenhouder wordt hierover geïnformeerd en betaalt de kosten van het uitvoeren van verhaal zonder dwang.
- Verhaal met dwangbevel:
Voor deze vorm van dwanginvordering schakelt het inningsbureau een deurwaarder in. De deurwaarder kan beslag leggen op roerende en onroerende goederen. De kosten van het inschakelen van de deurwaarder worden doorberekend aan de kentekenhouder. Indien de deurwaarder er niet in slaagt zijn kosten te verhalen dan krijgt deze een afgesproken vergoeding.
- Invorderen rijbewijs:
De kentekenhouder wordt gemaand zijn rijbewijs in te leveren voor een bepaalde periode; autorijden is dan niet toegestaan.
- Buiten gebruik stellen voertuig:
Hierbij wordt het voertuig in beslag genomen voor een periode van maximaal vier weken. Indien het voertuig niet binnen 12 weken is afgehaald, kan het voertuig verkocht worden. Alle kosten die worden gemaakt voor het afvoeren, taxeren etc. komen voor rekening van de kentekenhouder.
- Gijzeling:
Indien een kentekenhouder nog steeds niet betaald heeft na toepassing van eerdere dwangmiddelen (ultimum remedium) dan kan het inningsbureau onder bepaalde voorwaarden bij de kantonrechter een vordering tot gijzeling doen. Als de kantonrechter deze vordering toewijst kan de kentekenhouder een aantal dagen (afhankelijk van de hoogte van de vordering) worden vastgehouden in een huis van bewaring. Gijzeling is bedoeld als dwangmiddel en is geen vervanging voor het betalen van de heffingen.

Naast bovengenoemde dwangmiddelen is het mogelijk om de kentekenhouder in het kentekenregister te markeren, zodat hij of zij geen nieuwe voertuigen op naam mag stellen.

Behandelen bezwaar en beroep

Een kentekenhouder die het niet eens is met een factuur (formeel: de beschikking) kan bezwaar aantekenen. Een bezwaar dat de goede werking van de OBE betwist, is alleen ontvankelijk als een herkeuringsrapport van de RDW wordt overlegd waaruit een defect aan de registratievoorziening blijkt. Microdeclaraties uit de OBE of detailgegevens verstrekt door een dienstverlener mogen gebruikt worden om een bezwaar- of beroepsprocedure te onderbouwen.

Op bezwaar volgt een nieuwe beschikking. Tegen die beschikking kan beroep worden ingesteld bij de rechtbank. De rechterlijke uitspraak kan opnieuw leiden tot herziening van de beschikking.

Secundair systeem voor buitenlandse vrachtwagens

Houders van buitenlandse vrachtwagens vallen wel onder de kilometerprijs, maar kunnen vanwege Europese regelgeving niet verplicht worden gesteld een registratievoorziening te installeren. Daarom is een secundair systeem voorzien waar vrachtwagens zonder geschikte registratievoorziening verplicht gebruik van moeten maken.

Het tarief voor deelnemers aan het secundair systeem bestaat uit het reguliere basistarief dat afhangt van de voertuigkenmerken plus een spitsopslag.

Het secundair systeem biedt twee typen registratie:

- **Forfaitair bedrag per dag:**
De hoogte van dit bedrag is gebaseerd op een vast aantal kilometers keer het tarief dat van toepassing is. De gebruiker betaalt in dit geval dit vaste bedrag voor elke dag dat het betreffende voertuig in Nederland rijdt. Het forfaitair bedrag fungeert als een soort maximum.
- **Via opgave van kilometerstanden:**
Hiertoe dient bij binnenkomst in Nederland de actuele kilometerstand worden doorgegeven en bij vertrek uit Nederland nogmaals. De gebruiker betaalt in dit geval het aantal gereden kilometers keer het tarief dat van toepassing is. Indien het aantal kilometers de forfaitaire afstand overschrijdt dan wordt het forfaitaire bedrag in rekening gebracht.
Bij uitboeking kan een plausibiliteitscontrole van de kilometerstanden plaatsvinden. Hierbij worden de opgegeven kilometerstanden vergeleken met de geregistreerde passages van handhavingsapparatuur. De locaties waarbij deze registraties hebben plaatsgevonden, leveren een minimale gereden afstand op. Een lagere declaratie wordt niet geaccepteerd.

Frequente deelnemers aan het secundair systeem kunnen een gebruikersaccount aanvragen, waarbij een kopie van het kentekenbewijs overlegd moet worden. Op basis hiervan vindt een registratie plaats. Periodiek wordt een factuur gestuurd met de verschuldigde heffing.

Deelnemers zonder account moeten bij inboeking het forfaitaire (maximum)bedrag maal het aangegeven aantal dagen verblijf in Nederland betalen dan wel zich garant stellen voor dit bedrag. Deelnemers met account kunnen deelnemen zonder vooruitbetaling.

De boekingen kunnen via meerdere kanalen worden gedaan:

- **Serviceterminal:**
Bij grotere grensovergangen en op anderszins strategische locaties zullen serviceterminals geplaatst worden waar deelnemers een boeking kunnen doen. De terminals voorzien ook in betaalmogelijkheden.
- **Internet-toepassing:**
Een deelnemer kan ook boekingen doen via internet. Voor betalingen kan gebruik gemaakt worden van gangbare internet-betalmethoden.
- **Telefonisch:**
Deelnemers kunnen ook boekingen verrichten via (mobiele) telefoon.

De volgende gegevens zijn bij inboeken van belang:

- Land van registratie (van het voertuig)
- Kenteken
- Moment binnenkomst
- Verwachte verblijfsduur in dagen
- Kilometerstand (afhankelijk van de betalingswijze)
- Gebruikersaccount ID (optioneel)
- Voertuigkenmerken (bij deelname zonder account)

Onderhouden KMP-register

Om grote hoeveelheden gegevens efficiënt te verwerken, wordt een register opgebouwd. In dit KMP-register worden kentekens, kentekenhouders, adressen en de codes van Trusted Elements opgenomen. Het register wordt zoveel mogelijk gevuld vanuit bestaande basisregistraties (Kentekenregister, GBA en KvK). Gegevens rond de installatie van de registratievoorziening worden toegevoegd aan het register.

4. Handhaving

Het kilometerprijsstelsel is zo ingericht dat het makkelijker is voor kentekenhouders om verplichtingen correct na te komen dan om een overtreding te begaan. Daarmee worden veel overtredingen voorkomen. Desalniettemin zijn controles langs de weg en in de handhavingsbackoffice (RDW) noodzakelijk om defecten,

fouten en misbruik op te sporen. Wanneer een overtreding of misdrijf geconstateerd wordt, kan een sanctie worden opgelegd of de zaak worden voorgelegd aan het Openbaar Ministerie (OM). In geval van geconstateerde problemen met een registratievoorziening die niet leiden tot een defectmelding van de registratievoorziening, kan de handhavingsbackoffice een brief aan de kentekenhouders sturen met de oproep een KMP-station te bezoeken om het probleem te verhelpen.

Er zijn verschillende middelen die worden ingezet om naleving te controleren:

- Een elementaire controle op de aanwezigheid en het functioneren van de registratievoorziening vindt plaats als onderdeel van de APK.
- Analyse in de handhavingsbackoffice van de events die de registratievoorziening registreert. Deze events kunnen informatie bevatten over defecten en andere mogelijke verstoringen van de goede werking. Voorbeelden zijn het langere tijd uitblijven van een positie signaal terwijl het voertuig rijdt of grote sprongen in de bepaalde posities. Dergelijke controles geschieden grotendeels automatisch.
- Controles langs de weg, waarbij (op afstand) enkele gegevens uit de registratievoorziening worden gecontroleerd, zoals de laatste positie die door de registratievoorziening is vastgelegd. Tijdens het passeren van een handhavinglocatie wordt ook een foto gemaakt van het (kenteken van het) voertuig. Uit de gegevens blijkt of de registratievoorziening correct functioneert en of deze gemonteerd is in het voertuig waaraan deze in de registratie is gekoppeld.

Er zijn verschillende typen handhavingsapparatuur langs de weg:

- *Vaste handhavingsapparatuur* – apparatuur die permanent geïnstalleerd is boven of langs de weg (meestal portalen) en bedoeld is voor volledig automatische controles. Vaste handhavingsapparatuur wordt overwegend toegepast op wegen met veel verkeer, vooral op autosnelwegen.
- *Verplaatsbare handhavingsapparatuur* – deze apparatuur is net als de vaste handhavingsapparatuur bedoeld voor automatische controles, maar kan verplaatst worden naar locaties met benodigde aansluitingen (bijvoorbeeld aan viaducten).
- *Mobiele handhavingsapparatuur* – apparatuur die gemonteerd wordt in/op politievoertuigen en die gebruikt kan worden voor geheel of gedeeltelijk geautomatiseerde controles. De beoogde inzet is vooral op wegen waar geen controle met vaste of verplaatsbare handhavingapparatuur plaatsvindt. De mobiele handhavingsapparatuur kan op twee manieren worden gebruikt:
 - *Dynamisch* – het politievoertuig neemt deel aan het verkeer en controleert andere voertuigen op de weg.
 - *Statisch* – het politievoertuig is geparkeerd langs de weg en controleert het voorbijgaande verkeer.
- *Handheld handhavingsapparatuur* – deze apparatuur is bedoeld voor het uitlezen van de registratievoorziening door een opsporingsambtenaar. Hierbij zijn verschillende gebruiksscenario's denkbaar, zoals:
 - Controles op parkeerplaatsen, bij benzinstations etc.
 - Controles op voertuigen die door een opsporingsambtenaar zijn aangehouden voor een steekproef (themacontrole) of gericht na een indicatie (op basis van de zwarte lijst).

Informatie die de handhavingsapparatuur verzamelt wordt automatisch en direct verwijderd wanneer er geen bijzonderheden worden geconstateerd. Wanneer er wel bijzonderheden zijn of in het kader van een steekproef, wordt de verzamelde informatie naar de handhavingsbackoffice gezonden. In het geval dat een overtreding of misdrijf is geconstateerd, wordt een handhavingsdossier bewaard en kan een sanctie worden opgelegd. De handhavingsbackoffice (RDW) bewaart alle betreffende gegevens zolang er nog bezwaar of beroep aangetekend kan worden, c.q. zaken nog niet onherroepelijk zijn afgehandeld.

De handhavingsbackoffice (RDW) kan ook een melding krijgen van het inningsbureau (CJIB) dat een voertuig geruime tijd geen gegevens heeft gezonden (denk hierbij aan minimaal 60 dagen). De handhavingsbackoffice kan in zo'n geval (laten) controleren of het voertuig in Nederland in gebruik is.

Bij handhaving speelt een aantal lijsten een sleutelrol. Ze worden hieronder beschreven.

Witte lijst

Op de witte lijst staan de voertuigen die rechtmatig geen (werkende) registratievoorziening hebben, bijvoorbeeld omdat ze deelnemen aan het secundair systeem, omdat ze een registratievoorziening defect gemeld hebben of een ontheffing hebben. De vermelding op deze lijst voorkomt dat handhavingsapparatuur structureel gegevens vastlegt over deze voertuigen.

Grijze Lijst

Wanneer een kenteken voorkomt op de grijze lijst worden de gegevens die door handhavingsapparatuur zijn geregistreerd over het betreffende voertuig bewaard. Reden voor opname op de grijze lijst zijn:

- Er zijn langdurig geen declaraties verzonden door de registratievoorziening (bijvoorbeeld door verblijf in het buitenland of stilstaan op een plaats waar geen mobiele communicatie mogelijk is (ondergronds)).
- Er is sprake van deelname aan het secundair systeem op basis van opgave van kilometerstanden (uitvoeren plausibiliteitscontrole).
- Het voertuig is als 'verdacht' aangemerkt.
- Kenteken en registratievoorziening zijn geselecteerd voor een steekproef.

Zwarte Lijst

Op de zwarte lijst staan voertuigen waarvan onomstotelijk vaststaat dat ze de verplichtingen van de kilometerprijs niet naleven en ondanks aanschrijvingen en opgelegde boetes blijven volharden in de overtredingen. Wanneer een voertuig op de zwarte lijst door een surveillanceteam wordt gesignaleerd, wordt deze staande gehouden.

5. Tariefbeheer

Tariefbeheer is een verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De RDW voert tariefaanpassingen door in registers en registratievoorzieningen. Het gaat om de volgende activiteiten:

- Trendmatige aanpassingen van basistarief en/of spitstarief, zoals indexering.
- Aanpassing van grondslagen onder het tarief, bijvoorbeeld milieukeurmerken.
- Wijzigingen van weggedeelten of gebieden en tijdvensters waarin een spitstarief van toepassing is, de tariefzones. Deze wijzigingen zijn ingrijpend, omdat de informatie naar alle registratievoorzieningen verzonden moet worden die zelf het aantal kilometers per tariefcategorie berekenen (smart registratievoorzieningen). Het spitstarief wordt toegewezen aan specifieke weggedeelten, in de praktijk vaak een corridor (gebied) waarin verschillende wegen liggen.

Het bepalen van een tariefzone van het spitstarief gaat als volgt:

- Het begint met een beleidsvoornemen om een tariefzone aan te passen of toe te voegen.
- Op basis van gedetailleerd kaartmateriaal wordt samen met de decentrale overheden een analyse gemaakt naar de optimale uitwerking in termen van de geografische afbakening.
- De toepassing van spitstarief wordt afgestemd op structurele congestie en eventueel sluipverkeer. Bij het bepalen van de tijdvensters wordt ook rekening gehouden met vakantieperiodes.
- Aangewezen wegvakken, tariefhoogten en tijdstippen worden vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur.
- Alle mutaties worden in een centrale database vastgelegd. De database omvat tariefzones, tariefcategorieën, tijdvensters en hun onderlinge relaties.
- Verspreiden tariefsysteem update aan het inningsbureau, dienstverleners en registratievoorzieningen in het garantiespoor.

6. Supervisie

Als 'cockpit' boven op het kilometerprijsstelsel bewaakt het ministerie van Verkeer en Waterstaat de integrale werking van het stelsel. Een onderdeel is het monitoren van de overeengekomen prestatieafspraken met dienstverleners en publieke uitvoeringsorganisaties en het registreren van productie(verstoringen) in de uitvoeringsketen, die zij samen vormen.

Het ministerie zal ook monitoren in hoeverre de beleidsmatige doelstellingen van de kilometerprijs worden gerealiseerd. Om deze taken uit te voeren worden allerlei gegevens verzameld, onder meer van de verschillende instanties binnen het stelsel.

Certificering

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat beheert na de invoering van de kilometerprijs het certificeringsraamwerk en de typegoedkeuring van registratievoorzieningen. Certificerende instellingen voeren de certificeringsprocessen uit. Het ministerie heeft het mandaat om een interventie te plegen bij een individuele marktpartij ten bate van de werking van het stelsel.

7. Front-office

De (publieke) front-office (CJIB) is het centrale aanspreekpunt voor de kentekenhouder. Contact met de front-office kan plaatsvinden via een breed scala aan communicatiekanalen: internet, SMS, telefoon, e-mail, fax, post, etc. De front-office geeft algemene informatie over de kilometerprijs en behandelt daarnaast

specifieke vragen, verzoeken en klachten van de diverse belanghebbenden: deelnemers, ketenpartners, dienstverleners en andere geïnteresseerden.

Uitgangspunt is om een zo groot mogelijk deel via selfservice te laten verlopen. Soms verzoekt de front-office andere partijen in het systeem om een bijdrage aan de afhandeling. De front-office is 24 uur per dag, 7 dagen per week beschikbaar in de talen Nederlands, Engels, Frans en Duits. De website en de telefonische spraakcomputer ondersteunen voor zover nodig extra talen. In het hoofdspoor kan een kentekenhouders zich ook tot de front-office van zijn dienstverlener richten.

Invoering van het kilometerprijsstelsel

Om het kilometerprijsstelsel te kunnen invoeren neemt het ministerie van Verkeer en Waterstaat de volgende stappen:

- Certificering: in dialoog met geselecteerde marktpartijen stelt het ministerie certificeringseisen op voor dienstverleners in het hoofdspoor en registratievoorzieningen en KMP-stations in beide sporen. Daarna moeten dienstverleners, registratievoorzieningen en KMP-stations daadwerkelijk gecertificeerd worden, voordat ze actief kunnen zijn in het kilometerprijsstelsel.
- Aanbesteding: voor de publieke taken in het kilometerprijsstelsel (zoals handhaving of uitgifte van de beveiligingsmodules) en om een grootschalige praktijktest te kunnen doen besteedt het ministerie diverse systeemonderdelen aan.
- Wetgeving: het ministerie stelt een wetsvoorstel Kilometerprijs op.
- Publieke partijen: het ministerie maakt samenwerkingsafspraken over de uitvoering van de kilometerprijs met partijen als CJIB, RDW, politie, Justitie en Agentschap Telecom.

Het project Anders Betalen voor Mobiliteit valt onder de parlementaire Regeling Grote Projecten. Een van de vereisten uit die regeling is dat in het besluitvormingsproces heldere 'go-no go-momenten' zijn ingebouwd, waarop een expliciet politiek besluit wordt genomen om wel of niet door te gaan met het project. De volgende momenten zijn voorzien:

- Definitief uitvoeringsbesluit: dit bevat alle elementen en deelbesluiten die nodig zijn voor een werkend systeem en de financiële middelen tot aan de invoering.
- Wetsbehandeling: het kabinet legt het parlement het wetsvoorstel Kilometerprijs voor.
- Implementatiebesluit: dit betreft de keuze om het kilometerprijsstelsel daadwerkelijk te gaan invoeren.

Vóór invoering van de kilometerprijs, wordt het kilometerprijsstelsel op grote schaal getest in integratietesten en de GPT (Grootschalige Praktijk Test). Gedurende de GPT worden ongeveer 60.000 voertuigen uitgerust met een registratievoorziening.

Na het implementatiebesluit start de invoering van de kilometerprijs met vrachtwagens vanaf 3,5 ton. Daarna gaan andere voertuigen stapsgewijs deelnemen aan het systeem. Dat gebeurt 'a-select', op een willekeurige volgorde op basis van de eerste cijfers van het kenteken. Als een kentekenhouders een oproep krijgt, is hij of zij verplicht om binnen drie maanden een gecertificeerde registratievoorziening naar keuze in te laten bouwen en desgewenst een dienstverlener in de arm te nemen. Vanaf het moment dat een kentekenhouders deelneemt aan het systeem betaalt hij of zij de kilometerprijs en geen motorrijtuigenbelasting (MRB) meer.

Op www.kilometerprijs.nl is meer (publieks)informatie te vinden over de kilometerprijs.