



## Consultatie Regeling Vrachtwagenheffing

11 december 2023

Transport en Logistiek Nederland (TLN) vertegenwoordigt de belangen van houders en gebruikers van vrachtoertuigen in het beroepsgoederenvervoer over de weg. De Regeling Vrachtwagenheffing is daarom van belang voor TLN en haar leden.

Bij de regeling zoals gepubliceerd bij deze consultatie hebben wij enkele opmerkingen bij artikel 3 (termijn bij niet naar behoren werkende en ontvreemde boordapparatuur). De regeling noemt een termijn van 3 uur die een houder heeft om na een melding van een niet werkend of gestolen boordapparaat te zorgen voor vervangende apparatuur. In de toelichting wordt aangegeven dat deze termijn in België ook wordt gehanteerd en daar haalbaar is. Tevens wordt aangegeven dat de EETS-aanbieders niet altijd in staat zijn de door hen gecontracteerde houders tijdig van nieuwe boordapparatuur te voorzien en dat een houder in alle gevallen terecht kan bij de hoofddienstaanbieder voor het tijdig verkrijgen van vervangende boordapparatuur.

TLN heeft hierbij de volgende opmerkingen:

- Wij herkennen uit onze adviespraktijk voor leden die gebruik maken van het Belgische tolnet de genoemde termijn van 3 uur. Die is in de praktijk voor ondernemers ('houders') haalbaar, omdat er bij het doen van een melding vaak ook de mogelijkheid van een alternatieve vorm van betaling wordt geboden. Als de termijn van 3 uur voor een houder niet haalbaar is, kan hij/zij er voor kiezen door te rijden en op een andere wijze te betalen. Dat geeft flexibiliteit die in de dagelijkse praktijk van groot belang kan zijn. In Duitsland is er zelfs ook een mogelijkheid om nog binnen een bepaalde periode achteraf te betalen. Daarnaast staat of valt een dergelijke regeling met een goede klantenservice en een goedwerkend klantportaal.
- Onze ervaring is dat de Belgische inners van de tol na een melding niet direct een beschuldigende houding aannemen, maar eerder met de melder zoeken naar een goede en redelijke oplossing van het probleem. Ten aanzien van de beboeting wordt in België ook verschil gemaakt in de hoogte van de boete bij een 1) gemanipuleerde kast, 2) het niet aanwezig hebben van een kast 3) het niet werken van een kast 4) overige problemen.
- Het is ons niet duidelijk wat de opmerking in de toelichting betekent dat als een EETS-aanbieder niet in staat is tijdig vervangende apparatuur aan te bieden de houder zich dan kan vervoegen bij de hoofddienstaanbieder. Het lijkt ons dat als een EETS-aanbieder niet tijdig een oplossing kan bieden dat de aansprakelijkheid dan bij hen moet liggen en niet langer bij de vervoerder. Die heeft dan toch alles in het werk gesteld om te zorgen dat er een werkend kastje komt? Het lijkt ons niet logisch dat de vervoerder dan nog op zoek moet naar een andere aanbieder, zoals de hoofddienstaanbieder. Daarbij is het ook de vraag of de hoofddienstaanbieder dan wel altijd in staat om tijdig nieuwe apparatuur aan te bieden. En moet de houder hier dan een nieuw contract mee aangaan? En zo ja, wat betekent dat dan voor de overeenkomst die hij met de EETS-aanbieder heeft?
- Het is ons niet duidelijk wat de regeling betekent in geval in het buitenland blijkt dat het apparaat niet langer functioneert. Dat zou het geval kunnen zijn als de houder een contract heeft met een EETS-aanbieder voor verschillende tolgebieden, waaronder Nederland. Met



welke termijn moet hij/zij rekening houden als bijv. in Duitsland een defect aan het apparaat optreedt tijdens een rit naar Nederland?

- Of een termijn van 3 uur voor de Nederlandse vrachtwagenheffing voldoende is hangt mede af van de dichtheid van uitgiftepunten. Die is nu nog niet bekend.

Het is in onze ogen dus niet zonder meer zo dat voor de Nederlandse Vrachtwagenheffing een termijn van 3 uur haalbaar zal zijn. Dit zal moeten worden beoordeeld op het moment dat de Vrachtwagenheffing in werking treedt. Daarbij moet volgens ons worden getoetst op onder meer de volgende punten:

- Is er een goede en goed bereikbare klantenservice en een goedwerkend klantportaal?
- Is er voldoende mogelijkheid voor het voldoen aan de betalingsverplichting in het geval binnen 3 uur géén vervangend apparaat kan worden verkregen? Bijv. met alternatieve betalingsmogelijkheden;
- Wordt bij een melding uitgegaan van te goeder trouw handelen door de houder, of wordt direct ingezet op beschuldiging en beboeting?
- Wordt er bij de beboeting onderscheid gemaakt naar type overtreding, waarbij bewust te kwader trouw handelen (bijv. door manipulatie of het niet hebben van apparatuur) leidt tot hogere boetes dan het na melding van een defect niet binnen 3 uur een vervangend apparaat in het voertuig hebben?
- Is voor houders voldoende duidelijk hoe zij moeten handelen als hun EETS-aanbieder niet in staat is tijdig vervangende apparatuur aan te bieden? En wat de consequenties zijn als de houder noodgedwongen naar de hoofddienstaanbieder moet uitwijken?
- Is voor houders voldoende duidelijk hoe zij moeten handelen als in het buitenland blijkt dat het tolapparaat waarmee ook de Nederlandse Vrachtwagenheffing wordt geregistreerd defect is?
- Is de dichtheid en bereikbaarheid van uitgiftepunten voor vervangende apparatuur voldoende om tijdig vervangende apparatuur te verkrijgen en in gebruik te nemen?

*Zoetermeer, 11 december 2023 (PP)*