Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Uitgangspunten handhaving vrachtwagenheffing

Datum	04 oktober 2018
Status	Definitief

Colofon

Bestuurskern
Dir. Wegen en Verkeersveiligheid

Den Haag

Contactpersoon

Versie
Opdrachtgever
Auteur
Projectnummer

Inhoud

1 Inleiding 7
1.1 Aanleiding 7
1.2 Doelstelling beleidsfase 7
1.3 Scope 7
1.4 Aanpak 8

2 Handhaving Vrachtwagenheffing 9
2.1 Werking van vrachtwagenheffing 9
2.2 Rollen 9
2.3 Handhaving 10
2.4 Kentekenaansprakelijkheid 11
2.5 Juridisch kader 11
2.6 Inventarisatie van de boetehoogte 11
2.6.1 Boeteregime relevante wetgeving Nederland 11
2.6.2 Boetehoogte bij vergelijkbare systemen in het buitenland 12
2.6.3 Boetehoogte vrachtwagenheffing Nederland 12
2.7 Waarnemen mogelijke overtreding 12

3 Maatregelen 14
3.1 Beschrijving maatregelen 14
3.1.1 Opleggen van een boete 14
3.1.2 Afhandelen van bezwaar en beroep 14
3.1.3 Innen van de boete 15
3.1.4 Incasso van de boete (NL) 17
3.1.5 Incasso van de boete (EU) 19
3.1.6 Incasso van de boete (fysiek) 21
3.1.7 Digitale handhaving 22
3.1.8 Fysieke handhaving 23
3.2 Conclusie 25

4 Handhavingsmix vrachtwagenheffing 26
4.1 Minimaal maatregelenpakket 26
4.2 Additionele maatregelen 27
4.3 Vervolg 27

5 Koppelkansen 29
5.1 Hergebruik van bestaande portalen 29
5.2 Hergebruik van handhavingsportalen vrachtwagenheffing 29
5.3 Rijksincasso (aanbesteding deurwaarders) 29
5.4 Digitaal toezicht combineren 29
5.5 Fysieke handhaving combineren 30
5.6 Randvoorwaarden koppelkansen 30

6 Conclusies en aanbevelingen 31
6.1 Conclusies 31
6.2 Aanbevelingen 31

Bijlage A Begrippenlijst 32

Managementsamenvatting

In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is de invoering van een vrachtwagenheffing opgenomen. De eerste fase, die het gehele jaar 2018 zal beslaan, is de zogeheten beleidsfase.

Doelstelling beleidsfase
In deze fase wordt het 'Beleidskader vrachtwagenheffing' opgesteld. Het beleidskader is bepalend voor het hele traject van de introductie van de heffing. Dit betekent dat met het beleidskader de beleidsuitgangspunten worden vastgesteld op basis waarvan vervolgens het wetsvoorstel en de aanbesteding worden uitgewerkt.

De beschrijving van uitgangspunten voor de handhaving van vrachtwagenheffing is als product onderdeel van de beleidsfase. Om besluitvorming over de voorwaarden waaronder de vrachtwagenheffing kan worden gerealiseerd te ondersteunen en de invoering van vrachtwagenheffing voor te bereiden, is voorliggende beschrijving van uitgangspunten voor handhaving opgesteld. Deze uitgangspunten staan los van de uitvoeringsverantwoordelijkheid. De uitgangspunten monden uit in een handhavingsmix die opgenomen wordt in het beleidskader vrachtwagenheffing.

Handhaving
Handhaving is erop gericht te stimuleren dat de deelnemers zich houden aan de regels die gelden binnen het systeem. Een goed ontworpen handhavingssysteem heeft zowel een preventieve als corrigerende werking. Het doel van handhaving bij vrachtwagenheffing is te borgen dat kentekenhouders betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen en dat daarbij een gelijk en eerlijk speelveld voor zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens ontstaat. Bij het ontwerp van het handhavingssysteem is gebruik gemaakt van de ervaring in het buitenland (waar onder België en Duitsland, beide landen realiseren een nalevingspercentage van 99%[1]), de ervaring vanuit de handhaving van verkeersovertredingen en het ontwerp van de handhaving in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15.

De handhaving van vrachtwagenheffing richt zich op overtredingen rondom het rijden met een niet correct werkende OBU. Het wel registreren, maar niet betalen van de heffing is een specifieke overtreding die apart geregeld wordt en daarom in dit onderzoek buiten beschouwing blijft.

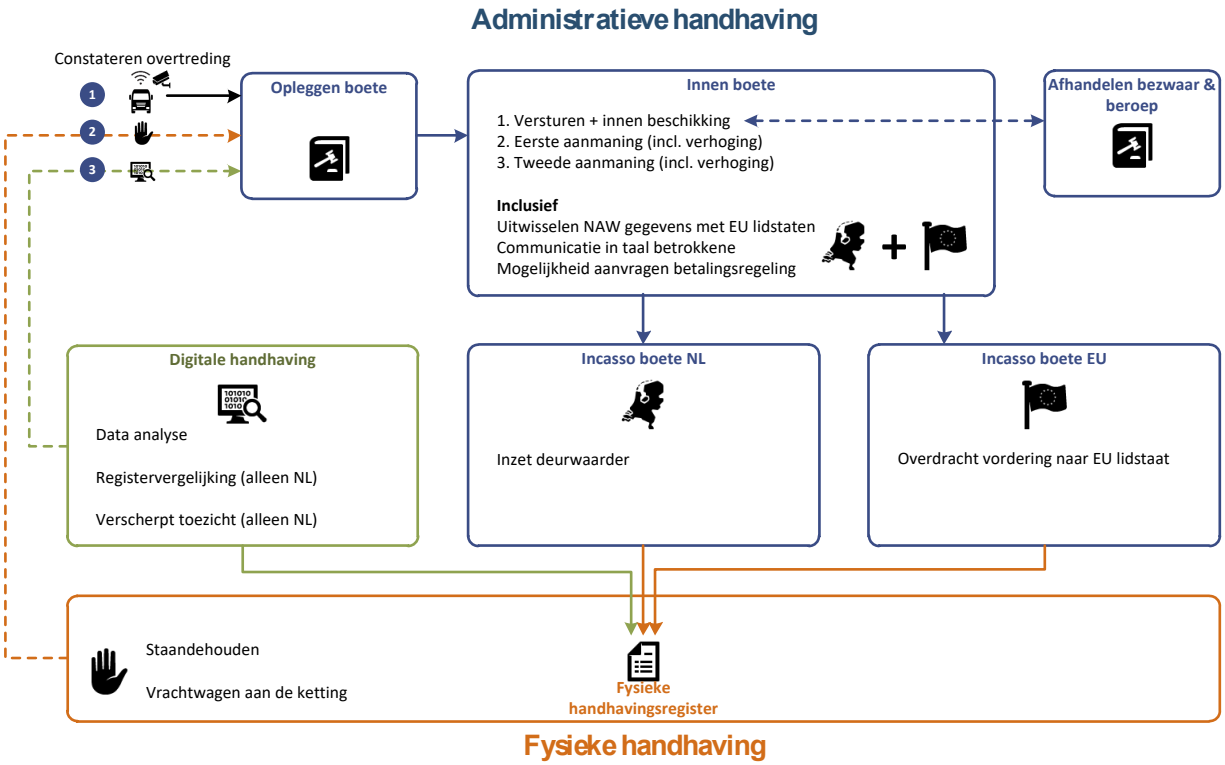
Waarnemen mogelijke overtreding
Handhaving begint bij de waarneming dat er mogelijk sprake is van een overtreding. Bij vrachtwagenheffing kan dit door middel van controleapparatuur langs de kant van de weg, fysiek toezicht en uitvoeren van een registervergelijking. De input van deze waarnemingen komt binnen in de backoffice van de toezichthouder. Als er sprake is van een overtreding, dan wordt hier de vervolgstap bepaald. Het kan zijn dat er direct een boete wordt opgelegd, maar er kan ook voor worden gekozen om de kentekenhouder te sommeren de situatie te herstellen binnen een bepaalde termijn.

Minimaal maatregelenpakket
Om een handhavingssysteem met een preventieve en corrigerende werking te realiseren en een gelijk en eerlijk speelveld voor zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens te creëren, wordt een pakket aan maatregelen voorgesteld dat minimaal nodig wordt geacht.

[1] Bron: Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, KPMG, eindrapportage, 23 augustus 2018.

Het minimale maatregelenpakket voor de handhaving van vrachtwagenheffing bestaat uit administratieve, digitale en fysieke handhaving. Deze combinatie draagt bij aan een geloofwaardig systeem van vrachtwagenheffing met een acceptabele gepercipieerde pakkans op het gebied van handhaving.

In de hierna volgende figuur wordt deze handhavingsmix schematisch weergegeven. Ook worden relaties tussen de maatregelen aangegeven.



Additionele maatregelen
Ten opzichte van het minimale maatregelenpakket kan ervoor worden gekozen om te onderzoeken of de volgende maatregelen al dan niet iets kunnen toevoegen aan de handhavingsmix: beslag leggen, kentekenblokkade en bedrijfsbezoeken.

Koppelkansen
Er zijn mogelijk kansen om de handhaving van vrachtwagenheffing te koppelen aan reeds bestaande vormen van handhaving op andere gebieden:

- handhaving vrachtwagenheffing ook mogelijk maken via bestaande portalen;
- verkeerssignalering, bewegwijzering of andere vormen van handhaving ook via de handhavingsportalen voor vrachtwagenheffing;
- rijksincasso (aanbesteding aan deurwaarders);
- combinatie van digitaal toezicht;
- combinatie van fysieke handhaving.

Dit zou kunnen leiden tot besparingen bij de inrichting van de handhaving en in de uitvoering van een efficiëntere handhaving en tot een hogere pakkans op meerdere handhavingsgebieden (bijvoorbeeld door extra inspecteurs die meerdere vormen van handhaving uitvoeren).

Bij het verder verkennen van de koppelkansen wordt geadviseerd om de volgende randvoorwaarden van toepassing te verklaren:

- Er is geen sprake van een significante verhoging van kosten en risico's voor het programma vrachtwagenheffing;
- De planning van het programma vrachtwagenheffing komt niet onder druk te staan.

Conclusie
Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Om een handhavingssysteem met een preventieve en corrigerende werking te realiseren en een gelijk en eerlijk speelveld voor zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens te creëren. wordt een pakket aan maatregelen voorgesteld dat minimaal nodig wordt geacht.

- Het minimale maatregelenpakket voor de handhaving van vrachtwagenheffing bestaat uit administratieve, digitale en fysieke handhaving.

- Deze combinatie draagt bij aan een geloofwaardig systeem met een acceptabele gepercipieerde pakkans op het gebied van handhaving. Daarvoor is overigens ook nodig dat er per type overtreding een passende sanctie wordt gekozen. De Eurovignet-richtlijn schrijft voor dat sancties doeltreffend, evenredig en afschrikkend moeten zijn.

Aanbevelingen
Op basis van het uitgevoerde onderzoek en de conclusies daarvan worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Bepaal op een later moment of onderzoek gewenst is om te bepalen of de drie additionele maatregelen (zie paragraaf 5.2) alsnog van toegevoegde waarde kunnen zijn voor de handhaving van vrachtwagenheffing.

- Onderzoek hoe een verdere verkenning naar de koppelkansen uitgevoerd kan worden, rekening houdend met de geadviseerde randvoorwaarden.

- Besluit na de verkenning of realisatie van de koppelkansen binnen scope van het programma vrachtwagenheffing uit kan worden gevoerd.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is de invoering van een vrachtwagenheffing opgenomen:

"In navolging van omringende landen wordt zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer ("Maut") ingevoerd. Het daarvoor te introduceren registratie- en betalingssysteem wordt gelijk aan dat in de buurlanden, zodat voor vrachtauto's geen extra apparatuur benodigd is. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming."

Om besluitvorming over de voorwaarden waaronder vrachtwagenheffing kan worden gerealiseerd te ondersteunen, en de invoering van vrachtwagenheffing voor te bereiden, heeft het directoraat-generaal Mobiliteit (DGMo) een programma ingericht. Het programma kent vier verschillende fasen. De eerste fase, die het gehele jaar 2018 zal beslaan, is de zogeheten beleidsfase. In deze fase wordt het 'Beleidskader vrachtwagenheffing' opgesteld. De doelstelling hiervoor luidt:

Leg de uitgangspunten vast in een beleidskader en draag er zorg voor dat dit document in het najaar 2018 aan de Tweede Kamer kan worden aangeboden.

Het beleidskader is bepalend voor het hele traject van de introductie van de heffing. Dit betekent dat met het beleidskader de beleidsuitgangspunten worden vastgesteld, op basis waarvan vervolgens het wetsvoorstel en de aanbesteding worden uitgewerkt.

1.2 Doelstelling beleidsfase

Deze beschrijving van uitgangspunten voor de handhaving van vrachtwagenheffing is als product onderdeel van de beleidsfase. Om besluitvorming over de voorwaarden waaronder de vrachtwagenheffing kan worden gerealiseerd te ondersteunen en de invoering van vrachtwagenheffing voor te bereiden, is voorliggende beschrijving van uitgangspunten voor handhaving opgesteld. Deze uitgangspunten staan los van de uitvoeringsverantwoordelijkheid. De uitgangspunten monden uit in een handhavingsmix die opgenomen wordt in het beleidskader vrachtwagenheffing.

1.3 Scope

De scope van de uitgangspunten handhaving vrachtwagenheffing beperkt zicht tot:

- het in kaart brengen van mogelijke maatregelen, inclusief voor- en nadelen en randvoorwaarden;
- het in kaart brengen van de minimale handhavingsmix;.
- het in kaart brengen van mogelijke koppelkansen tussen de handhaving van vrachtwagenheffing en bestaande vormen van handhaving.

De volgende aspecten vallen buiten de scope van het onderzoek:

- toewijzen aan organisaties van de rollen/werkpakketten die voortvloeien uit de beschrijving van de handhavingsmix;
- beschrijven van het toezicht op het dienstverleningsdomein (serviceproviders).

1.4 Aanpak

Om zo veel mogelijk gebruik te maken van ervaring met handhaving zijn twee expertsessies georganiseerd. Aan deze sessies hebben de volgende organisaties deelgenomen:

Organisatie	Ervaring op het gebied van handhaving	Ingebrachte expertise
Vlaamse Belastingdienst	Handhaving kilometerheffing vrachtverkeer België.	Kennis en ervaring in het ontwerpen, uitvoeren en bijsturen van handhaving vrachtwagenheffing in België.
Dienstverleningsorganisatie Openbaar Ministerie (DVOM)	Aanbesteding en beheer trajectcontroles en flitspalen.	Kennis en ervaring op het gebied van aanbesteding en beheer van registratieapparatuur ten behoeve van handhaving.
RDW	Registervergelijking APK/30WAM (Wahv) en afhandelen bezwaar en beroep voor tijdelijke Tolheffing BBV en ViA15.	Kennis en ervaring bij het opleggen van boetes en handhaving op basis van een registervergelijking.
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)	Handhaving van rij- en rusttijden en overbelading door middel van digitale handhaving en fysieke inspectie.	Kennis en ervaring op het gebied van digitale handhaving en fysiek toezicht op vrachtverkeer.
Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB)	Rijksincasso, inning & incasso van Wahv boetes (verkeersboetes), incassokantoor voor tijdelijke Tolheffing BBV en ViA15, overdracht van boetes aan het buitenland.	Kennis en ervaring op het gebied van inning & incasso van boetes en overdracht naar het buitenland.
Belastingdienst	Handhaving van de motorrijtuigenbelasting en het Eurovignet.	Kennis en ervaring op het gebied van handhaving op vrachtverkeer.

In de eerste expertsessie zijn mogelijke maatregelen in kaart gebracht inclusief voor- en nadelen en randvoorwaarden. In de tweede sessie hebben alle partijen mogelijke koppelkansen gepresenteerd en is een eerste globale uitwerking van de minimale handhavingsmix besproken.

De input van deze twee sessies is verder uitgewerkt in voorliggende beschrijving van de uitgangspunten van de handhaving voor vrachtwagenheffing.

2 Handhaving Vrachtwagenheffing

2.1 Werking van vrachtwagenheffing

De werking van het vrachtwagenheffingssysteem wordt beschreven in de Architectuurblauwdruk Vrachtwagenheffing. Om de koppeling met de handhaving te kunnen maken, is een korte beschrijving van de werking van het systeem opgenomen:

Een weggebruiker die met zijn vrachtwagen gebruik wil maken van de infrastructuur, dient hiervoor een On Board Unit (OBU) aan te schaffen bij een dienstaanbieder en te installeren in het voertuig. De belangrijkste contextgegevens, zoals het kenteken en voertuigkenmerken, moeten eenmalig worden geladen of ingevoerd in de OBU.

Wanneer de vrachtwagen zich begint te verplaatsen, registreert de OBU de verplaatsing, gebruikmakend van de GNSS-voorzieningen (GPS) in de OBU. Met behulp van deze gegevens wordt het af te dragen bedrag berekend op basis van tarief maal afstand. De OBU verstuurt de informatie naar de aangesloten dienstaanbieder, die de bedragen periodiek factureert aan de eindgebruiker. De dienstaanbieder draagt de inkomsten af aan de tolheffer.

2.2 Rollen

In de Architectuurblauwdruk Vrachtwagenheffing worden de volgende rollen onderscheiden op het gebied van handhaving:

- **Weggebruiker** – een natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst sluit met een dienstaanbieder om toegang te hebben tot de elektronische tolheffingsdienst. In Nederland wordt naar alle waarschijnlijkheid de kentekenhouder als eindverantwoordelijke voor de heffing benoemd. Dit is uitgangspunt voor de handhaving van vrachtwagenheffing (zie paragraaf 2.4).

- **Toezichthouder –** de partij die is belast met het toezicht op de dienstaanbieders en die de (gegevens)controlefunctie vervult ter voorbereiding op eventuele handhaving van de regels voor de (EETS-) gebruiker.

  De toezichthouder is daarbij verantwoordelijk voor:
  - het aansturen, opvolgen, bijsturen en controleren van en het toezicht houden op de dienstaanbieders;
  - de controle op het doorstorten door de dienstaanbieders van de opbrengst van de geïnde heffingen aan de tolheffers;
  - het periodiek uitvoeren van financiële en kwalitatieve audits bij de dienstaanbieders;
  - de operationele coördinatie van toezicht en handhaving.

- **Tolsysteemmanager** – de partij die verantwoordelijk is voor het opstellen en onderhouden van het geheel van voorschriften in één of meerdere tolgebiedverklaringen, met inbegrip van handhavingsregels en regels die het innen van tolgeld in een tolgebied reguleren.

- **Handhaver –** de partij die is belast met het opleggen en uitvoeren van sancties tegen (EETS-)gebruikers die zich niet aan de regels houden.

  Tot het takenpakket van de handhaver behoort:
  - de lijst van ongeldig verklaarde voertuigapparatuur bijhouden;

- de werking van de OBU's controleren met behulp van de handhavingsapparatuur;
- sancties opleggen aan gebruikers die zich niet aan de regels houden;
- het publieke incassokantoor inschakelen;
- het uitvoeren van controles langs de wegkant;
- bezwaar en beroep (laten) afhandelen.

Daarnaast worden de volgende ondersteunende rollen onderkend in het handhavingsdomein:

- bezwaar- en beroepbehandelaar
- rechterlijke macht
- publiek incassokantoor
- deurwaarder

Voorliggende beschrijving van de uitgangspunten van handhaving sluit aan bij deze rollen.

2.3 Handhaving

Handhaving is controle op de naleving van wet- en regelgeving en is erop gericht dat de deelnemers zich houden aan de regels die gelden binnen het systeem. Een goed ontworpen handhavingssysteem heeft zowel een preventieve als een corrigerende werking:

- Preventieve werking: voorlichtings- en handhavingsmaatregelen in combinatie met een hoge gepercipieerde pakkans om te zorgen voor naleving van de geldende regels.

- Corrigerende werking: bereiken van een gedragsverandering of het beëindigen van een overtreding door het consequent uitvoeren van maatregelen als de regels worden overtreden.

Het doel van handhaving bij vrachtwagenheffing is te borgen dat kentekenhouders betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen en dat daarbij een gelijk en eerlijk speelveld voor zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens ontstaat. Bij het ontwerp van het handhavingssysteem is gebruik gemaakt van de ervaring in het buitenland (waar onder België en Duitsland, beide landen realiseren een nalevingspercentage van 99%[2]), de ervaring vanuit de handhaving van verkeersovertredingen en het ontwerp van de handhaving in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15.

Bij vrachtwagenheffing zien we in het buitenland dat handhavend wordt opgetreden tegen onder andere de volgende overtredingen:

- De On Board Unit (OBU) is gemanipuleerd.
- Er is geen OBU aan boord van de vrachtwagen.
- De OBU staat niet aan.
- De OBU is gekoppeld aan een ander voertuig.
- Er zijn onjuiste parameters ingevoerd in de OBU (andere Euroklasse/gewicht).
- Er wordt gebruik gemaakt van de OBU met een probleem/storing zonder dit te melden.
- Er is geen contract afgesloten met een dienstaanbieder.
- De bestuurder is aan het rijden terwijl het contract met de dienstaanbieder is beëindigd of geschorst, bijvoorbeeld door gebruik van een OBU zonder saldo.
- Er is valsheid in geschrifte gepleegd met registratiedocumenten die het gewicht van het voertuig bepalen.

[2] Bron: Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, KPMG, eindrapportage, 23 augustus 2018.

- Elke andere overtreding van de geldende regelgeving rondom vrachtwagenheffing die hierboven niet expliciet is benoemd.

Deze overtredingen zijn in dit onderzoek daarom als uitgangspunt opgenomen. De handhaving van vrachtwagenheffing richt zich hiermee op overtredingen rondom het rijden met een niet correct werkende OBU. Het wel registreren, maar niet betalen van de heffing is een specifieke overtreding die apart geregeld wordt en daarom in dit onderzoek buiten beschouwing blijft.

2.4 Kentekenaansprakelijkheid

Het uitgangspunt voor de handhaving van vrachtwagenheffing is dat de kentekenhouder aansprakelijk is voor het naleven van de geldende wet- en regelgeving. Bij constatering van een overtreding wordt de boete opgelegd aan de kentekenhouder van het voertuig waarmee de overtreding is begaan.

Dit uitgangspunt sluit aan bij de verantwoordelijkheid van de kentekenhouder om voor de vrachtwagenheffing te zorgen voor een werkende OBU en een contract bij een dienstaanbieder. Ook sluit het uitgangspunt aan bij de handhaving van overbelading, rij- en rusttijden en verkeersboetes.

2.5 Juridisch kader

Voor het juridische kader voor de handhaving van vrachtwagenheffing kan de keuze worden gemaakt uit: administratiefrechtelijke handhaving via de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv), via het strafrecht, via het bestuursrecht of via het fiscale recht. Binnen ieder van deze vier wettelijke grondslagen is het mogelijk om een boete op te leggen na constatering van een overtreding en om de inning en incasso van de boete uit te voeren.

Binnen het wetgevingstraject zal bepaald worden welk juridisch kader geschikt is voor de handhaving van vrachtwagenheffing.

2.6 Inventarisatie van de boetehoogte

Een belangrijke beleidskeuze op het gebied van handhaving betreft de hoogte van de boete. Deze heeft een relatie heeft met corrigerende en preventieve werking van de handhaving. Kortom: de op te leggen sancties voor overtredingen moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
In deze inventarisatie wordt achtereenvolgens gekeken naar relevante Nederlandse wetgeving en de boetehoogte bij vergelijkbare systemen in het buitenland.

2.6.1 Boeteregime relevante wetgeving Nederland

Relevante Nederlandse wetgeving voor vrachtverkeer levert het volgende beeld op over de hoogte van boetes die opgelegd kunnen worden:

- Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15: bij niet tijdig betalen van het toltarief wordt een bestuurlijke boete van € 35 vermeerderd met het oorspronkelijke toltarief opgelegd.

- Belasting Zware Motorrijtuigen (BZM): als niet op tijd aangifte BZM wordt gedaan of als de BZM niet, niet volledig of te laat wordt betaald, kan een naheffingsaanslag worden opgelegd. Dit houdt in dat de BZM van € 8 per dag moet worden betaald en een boete van € 263 (met een maximum van € 5.278 per verzuim).

- Rij en rusttijden (Arbeidstijdenbesluit vervoer): bij een controle van de digitale tachograaf kunnen verschillende overtredingen worden geconstateerd. De boetehoogte verschilt per overtreding en ligt tussen de

€ 50 (eenvoudige administratieve overtreding) en € 4.400 (frauderende handelingen).

- Wet OM-afdoening: bij het rijden met een motorrijtuig zonder verzekering kan een boete worden opgelegd van € 600.[3]

2.6.2 Boetehoogte bij vergelijkbare systemen in het buitenland

In opdracht van het ministerie van IenW heeft KPMG een internationaal onderzoek uitgevoerd naar vrachtwagenheffing.[4] Doel van dit onderzoek is *"om een bijdrage te leveren aan de kennisopbouw bij IenW en aan te maken beleidskeuzes".* Dit onderzoek laat zien dat de hoogte van de boete in de onderzochte landen varieert tussen de € 70 en € 1.000. Differentiatie van boetebedragen naar de aard van de overtreding wordt in een aantal landen toegepast (Duitsland, België en Oostenrijk).

2.6.3 Boetehoogte vrachtwagenheffing Nederland

De exacte hoogtes van de boetebedragen zullen bij het wetsvoorstel worden bepaald. Duidelijk is al wel dat op grond van de Eurovignet-richtlijn de sancties doeltreffend, evenredig en afschrikkend moeten zijn. Voor zover de sanctie evenredig moet zijn, moet er ook een mogelijkheid zijn om de hoogte van de sanctie aan te passen aan de specifieke omstandigheden waaronder de overtreding heeft plaatsgevonden.

2.7 Waarnemen mogelijke overtreding

Een controle kan resulteren in de waarneming dat er mogelijk sprake is van een overtreding. Bij vrachtwagenheffing kan de controle en de vastlegging van de waarneming gebeuren door middel van:

1) Controleapparatuur langs de kant van de weg



Door vaste, flexibele en mobiele controleapparatuur[5] langs de kant van de weg wordt het voertuig gedetecteerd en het signaal van de OBU uitgelezen door middel van Dynamic Short Range Communication (DSRC) dat binnen enkele tientallen meters te ontvangen is terwijl de vrachtwagen rijdt. Bij het ontbreken van een correct werkende OBU wordt gebruik gemaakt van camera's met ANPR (Automatic Number Plate Recognition) om het kenteken vast te leggen en met de foto te versturen naar de backoffice van de toezichthouder.



2) Fysiek toezicht

Een overtreding kan worden waargenomen tijdens een fysieke controle na staandehouding van de vrachtwagen. Bijvoorbeeld in het geval dat externe apparatuur wordt gebruikt om de OBU te manipuleren. Dit wordt vastgelegd door de bevoegde persoon die de controle heeft uitgevoerd en doorgegeven aan de backoffice van de toezichthouder.



3) Registervergelijking

Door middel van registervergelijking (controle) kan waargenomen worden dat wet- en regelgeving niet wordt nageleefd en er sprake is van een overtreding. bijvoorbeeld als een kenteken wel is ingeschreven in het kentekenregister, maar er voor het betreffende kenteken geen contract is afgesloten met een dienstaanbieder en er geen sprake is van vrijstelling. De constateringen worden verzonden naar de

[3] Overtreding van artikel 30 lid 2 WAM wordt afgedaan via de Wahv. Het initiële boetebedrag is lager (€ 410) maar inclusief verhogingen kan dit oplopen tot € 1.200, terwijl een aantal constateringen per jaar kan worden gedaan via registervergelijking. Voor recidivisten kan het daarom meer kosten dan afdoening via het strafrecht.

[4] Zie: Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, KPMG, eindrapportage, 23 augustus 2018.

[5] Denk aan: vaste en flexibele handhavingsportalen en auto's voorzien van controle-apparatuur. In een separaat onderzoek wordt uitgewerkt wat mogelijke locaties zijn voor de vaste en flexibele handhavingsportalen.

backoffice van de toezichthouder. Om door middel van registervergelijking boetes te kunnen opleggen is het noodzakelijk dat elk voertuig dat heffingsplichtig is, verplicht is om uitgerust te zijn met een OBU zoals dat in België het geval is

Backoffice toezichthouder
De input van controleapparatuur langs de wegkant, het fysieke toezicht en de registervergelijking komt binnen in de backoffice van de toezichthouder. In deze backoffice wordt geconstateerd of er wel of geen sprake is van een overtreding. Is er geen sprake van een overtreding, dan worden de gegevens verwijderd. Als er wel sprake is van een overtreding, dan wordt de vervolgstap bepaald in deze backoffice. Het kan zijn dat er direct een boete wordt opgelegd, maar er kan ook voor worden gekozen om de kentekenhouder te sommeren de situatie te herstellen binnen een bepaalde termijn.

3 Maatregelen

3.1 Beschrijving maatregelen

De maatregelen op het gebied van handhaving worden onderverdeeld in acht categorieën:



Figuur 1: Categorieën maatregelen

In de volgende paragrafen worden de maatregelen beschreven per categorie en worden voor- en nadelen en randvoorwaarden benoemd. Voor de terminologie wordt in deze uitwerking aangesloten bij de Algemene wet bestuursrecht.

3.1.1 Opleggen van een boete

Nadat is geconstateerd dat er sprake is van een overtreding (en dus van een strafbaar feit), wordt het besluit genomen om een boete op te leggen. Het opleggen van een boete kan in twee situaties worden uitgevoerd:

- administratief: de overtreding is geconstateerd via de handhavingsportalen of een registervergelijking;
- fysieke handhaving: de overtreding wordt geconstateerd tijdens een fysieke controle na staandehouding van de vrachtwagen.

In beide gevallen wordt de boete opgelegd aan de kentekenhouder van het voertuig waarmee de overtreding is begaan. Reden hiervoor is dat de kentekenhouder verantwoordelijk is voor de aanwezigheid van een correct werkende OBU aan boord en van een geldig contract met een dienstaanbieder. De bekendmaking van dit besluit aan de kentekenhouder gebeurt door het versturen van de beschikking.

Iedere bestuurlijke boete wordt opgelegd aan de betreffende kentekenhouder. Het opleggen van de boete maakt daardoor altijd deel uit van de handhavingsmix. Om een effectieve en efficiënte uitvoering te creëren wordt als randvoorwaarde gesteld dat het opleggen van de boete gestandaardiseerd wordt ingericht. Ook moet juridisch geborgd worden dat de boete aan de kentekenhouder kan worden opgelegd.

3.1.2 Afhandelen van bezwaar en beroep

Bezwaar en beroep kan ingesteld worden tegen het besluit tot oplegging van de boete die door de opleggende instantie wordt genomen. Dit besluit wordt door middel van een beschikking bekend gemaakt.

Tegen iedere opgelegde boete moet de mogelijkheid van bezwaar en beroep open staan. Het afhandelen van bezwaar en beroep maakt daardoor altijd deel uit van de handhavingsmix.

Afhankelijk van de inrichting van de handhaving van vrachtwagenheffing en het functioneren daarvan kan het aantal bezwaren en beroepen fors variëren. Bij de inrichting moet daarom rekening worden gehouden met de mogelijkheid om variatie in volume op te vangen.

Daarnaast wordt als randvoorwaarde gesteld dat het afhandelen van bezwaar & beroep zoveel als mogelijk gestandaardiseerd wordt ingericht (zoals dat bijvoorbeeld ook is gedaan bij het afhandelen van beroepen verkeersboetes door de CVOM). Het doel is om een effectieve en efficiënte uitvoering te creëren.

3.1.3 Innen van de boete

Versturen en innen van de beschikking

Na oplegging van de boete wordt de beschikking opgemaakt en verstuurd naar de kentekenhouder. Doel van de beschikking is meerledig:

1. bekendmaken van het besluit tot oplegging van de boete;
2. wijzen op de mogelijkheid tot inzetten van rechtsmiddelen (indienen van bezwaar en beroep);
3. bekendmaken van de hoogte van de boete en de geldende betaaltermijn;
4. wijzen op de mogelijkheden tot betaling;
5. wijzen op de gevolgen van niet (tijdige) betaling.

Naast bovenstaande doelen is de ervaring van het CJIB dat de beschikking ook gebruikt kan worden om de kentekenhouder te verwijzen naar een online omgeving voor aanvullende informatie en selfservice mogelijkheden zoals een online betaalmogelijkheid, het bekijken van de ANPR foto en het digitaal indienen van beroep.

Het versturen van de beschikking is een juridisch verplichte handeling. Het versturen en innen van de beschikking maakt daardoor altijd deel uit van de handhavingsmix.

Aanmaningen (inclusief verhogingen of extra kosten)

Als binnen de betaaltermijn van de beschikking niet tijdig wordt betaald, dan worden één of twee aanmaningen verzonden naar de kentekenhouder. Iedere aanmaning kent een eigen betaaltermijn. Om te sturen op zo vroeg mogelijk betalen van de boete wordt het openstaande bedrag bij de aanmaning vermeerderd door middel van een verhoging of extra (aanmanings)kosten (hier ligt een keuzemogelijkheid in het wetgevingstraject). Bij het maken van deze keuze is het verstandig om rekening te houden met het feit dat de hoogte van een eventuele verhoging het doel van sturen op vroege betaling voorbij kan schieten. In dat geval zal er focus komen te liggen op de extra kosten, wat kan leiden tot (maatschappelijke) discussie en mogelijke impact op de geloofwaardigheid van de handhaving van vrachtwagenheffing.

Enkele voorbeelden uit de praktijk:

- Binnen de Awb wordt voor de aanmaningskosten een forfaitair bedrag gehanteerd van € 7 bij een boete van minder dan € 454, of € 15 voor een boete vanaf € 454.
- Binnen de Wahv wordt echter een andere systematiek gehanteerd. Daar kennen de eerste en tweede aanmaning een verhoging van respectievelijk 50% en 100% van het opgelegde bedrag.

Het versturen van aanmaningen is een juridisch gebruikelijke handeling die wordt uitgevoerd voordat incassomaatregelen in worden gezet. Het versturen en innen van de aanmaningen maakt daardoor altijd deel uit van de handhavingsmix.

Betalingsregelingenbeleid
Personen (rechtspersonen én natuurlijke personen) die wel willen betalen, maar niet kunnen betalen, kunnen gefaciliteerd worden met extra tijd in de vorm van een betalingsregeling. Hierdoor ontstaat een betere kans op volledige inning van de boete. Een betalingsregeling moet worden aangevraagd door de betreffende persoon en kent strikte spelregels conform een gestandaardiseerd beleid (bijvoorbeeld: het betalingsregelingenbeleid van het CJIB).

Door middel van een betalingsregelingenbeleid sluit vrachtwagenheffing aan bij de aanpak van schuldenproblematiek en wordt voorkomen dat personen onnodig in financiële problemen komen.

Uitwisseling NAW-gegevens binnen de EU
Op basis van de toekomstige EETS-richtlijn of bilaterale overeenkomsten kan de RDW via het reeds bestaande EUCARIS-netwerk de NAW-gegevens opvragen van kentekenhouders binnen de EU. Hiermee wordt het mogelijk om het innen van de boete ook toe te passen op buitenlandse kentekenhouders. Naar verwachting treedt de EETS-richtlijn, inclusief een juridische basis voor de uitwisseling van gegevens, medio 2020 in werking.

Communicatie in taal van de betrokkene
Het is belangrijk om de beschikking, aanmaningen en informatie op de website in verschillende talen te vertalen, zodat kentekenhouders in hun eigen taal worden aangeschreven of informatie op kunnen zoeken. De ervaring is dat dit leidt tot een grotere betalingsbereidheid bij buitenlandse kentekenhouders. Ook met het oog op een eventuele overdracht bij niet betalen is het goed om de beschikking en aanmaningen te vertalen in de taal van de betrokkene. De buitenlandse instantie kan dan zien dat de betrokkene in de eigen taal is gewezen op de overtreding en op de wijze waarop rechtsmiddelen kunnen worden ingezet.

Bij bezwaar en beroep kunnen de vertaalkosten oplopen. Dit wordt veroorzaakt doordat kentekenhouders als reactie op de beschikking in de eigen taal, bezwaar en beroep indienen door middel van een schrijven in dezelfde taal. Voor strafprocedures geldt in Nederland het recht op vertaling en vertolking; afhankelijk van het juridische kader voor de handhaving kan dit ook van toepassing zijn op vrachtwagenheffing.

Voordelen, nadelen en randvoorwaarden van de hierboven genoemde maatregelen

Maatregel	Voordelen	Nadelen	Randvoorwaarden[6]
Versturen en innen van de beschikking			- Juridisch verplichte handeling.
Aanmaningen (incl. aanmaningskosten)	✓ Het stuurt op zo vroeg mogelijk betalen. ✓ Het sluit aan bij de huidige praktijk van boetes.	× Eventuele verhoging kan doel voorbij schieten (focus op hoogte van de extra kosten).	- In beginsel juridisch verplichte handeling. - Juridische basis voor verhoging of aansluiten bij bestaande wetgeving zoals de

[6] Randvoorwaarden moeten ingevuld worden om de uitvoering van de betreffende maatregel mogelijk te maken.

			Wet tijdelijke tolheffing.
Betalingsregelingen-beleid	✓ Personen die niet kunnen betalen krijgen extra tijd. ✓ Er is meer kans op volledige inning. ✓ Het sluit aan bij brede overheidsontwikkeling ter voorkoming van schulden.	× Innen duurt langer.	- In de wet mogelijk maken dat betalingsregelingen of uitstel van betaling kan worden verleend (zie art 23, lid 2 Wahv).
Uitwisseling NAW gegevens binnen EU	✓ Het sluit aan bij bestaande Europese regelgeving. ✓ Er is een mogelijkheid tot inning in het buitenland.		- Aansluiten bij bestaande praktijk voor uitwisseling van NAW gegevens. - Europese basis (zoals voorstel EETS) of bilaterale overeenkomsten.
Communicatie in taal betrokkene	✓ Buitenlandse betrokkene begrijpt overtreding, wat wordt verwacht en hoe rechtsmiddel ingezet kan worden. ✓ Er is een grotere betalingsbereidheid.	× Vertaalkosten voor bijvoorbeeld alle uitingen en informatie op website. × Mogelijk hoge vertaalkosten bij afhandelen bezwaar en beroep.	- Talenbeleid opstellen voor handhaving vrachtwagenheffing.

3.1.4 Incasso van de boete (NL)

Beslag leggen

Het leggen van beslag betreft het incasseren van een openstaande boete door beslag te leggen op beschikbare bronnen. Dit wordt, mede door de significant lagere kosten voor burger en overheid, als minder ingrijpende vorm van incasso gezien ten opzichte van inzet van een deurwaarder.

Bij de incasso van verkeersboetes en strafrechtelijke boetes zijn de volgende vormen mogelijk:

- beslag op rekeningtegoeden waarover de persoon aan wie de boete is opgelegd te eigen bate beschikt;
- beslag op Voorlopige Teruggave die de betrokkene periodiek (maandelijks) van de Belastingdienst ontvangt;
- beslag op inkomsten in geld uit arbeid van degene aan wie de boete is opgelegd;
- beslag op pensioenen, wachtgelden en andere uitkeringen waarop de persoon aan wie de boete is opgelegd, aanspraak heeft.

Vrachtwagenheffing betreft voornamelijk bedrijven. Daardoor zal met name beslag op rekeningtegoeden relevant zijn. Bij het toepassen van beslag op rekeningtegoed wordt op dit moment de systematiek van de overheidsvordering gebruikt. Hierbij gelden de volgende grenzen en voorwaarden:

- Per overheidsvordering wordt maximaal € 500 geïncasseerd. Dit bedrag wordt niet in één keer geïncasseerd, maar in drie gelijke delen.
- Per Wahv beschikking mag twee keer per maand een overheidsvordering van maximaal € 500 worden uitgevoerd. Dit mag maximaal drie maanden achter elkaar.

Vanuit maatschappelijke context wordt discussie gevoerd over het leggen van beslag door overheidspartijen. Er zijn echter diverse ontwikkelingen die bij moeten gaan dragen aan maatschappelijk verantwoord incasseren. Denk aan: implementatie van de Wet vereenvoudiging beslagvrije voet en verbreding van het beslagregister.

Inzet van gerechtsdeurwaarder
Dit betreft het inzetten van een gerechtsdeurwaarder om de openstaande boete te incasseren. De gerechtsdeurwaarder is gevestigd in de regio waar de betreffende kentekenhouder is gevestigd en kan daadwerkelijk op bezoek gaan.

Een gerechtsdeurwaarder heeft verschillende mogelijkheden om de openstaande boete te incasseren: van een minnelijk traject tot beslag legging op (on)roerende zaken. De kosten van de handelingen die worden uitgevoerd door een gerechtsdeurwaarder worden in rekening gebracht bij de betreffende debiteur. De kosten die een gerechtsdeurwaarder in rekening mag brengen zijn vastgelegd in het besluit tarieven ambtshandelingen gerechtsdeurwaarders.

Om een gerechtsdeurwaarder te kunnen inzetten is een executoriale titel nodig in de vorm van een dwangbevel. De ervaring leert dat inzet van een gerechtsdeurwaarder een effectieve maatregel is bij de incasso van boetes.

Voordelen, nadelen en randvoorwaarden van de hierboven genoemde maatregelen

Maatregel	Voordelen	Nadelen	Randvoorwaarden
Beslag leggen	✓ Er zijn relatief lage kosten voor overheid en burger.	× In de huidige systematiek bepaalt de hoogte van de boete de mate van toepasbaarheid. × Beslag leggen kan onderwerp van discussie zijn in maatschappelijke context.	- Juridische basis voor in de wet regelen (bijvoorbeeld art. 27 Wahv).
Inzet gerechtsdeurwaarder	✓ Het is een effectieve maatregel. ✓ Het sluit aan bij andere boetetrajecten. ✓ Deurwaarders zijn lokaal gevestigd en bezoeken burger/bedrijf. ✓ De deurwaarder kan beslag leggen op (on)roerende goederen.	× Ten opzichte van andere maatregelen zijn er relatief hoge kosten voor burger/bedrijf.	- Executoriale titel voor dwangbevel bij wet regelen.

3.1.5 Incasso van de boete (EU)

Overdracht aan een buitenlandse autoriteit

Sinds 2010 draagt het CJIB als centrale bevoegde autoriteit in Nederland de boetes voor overtredingen die onder het Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad van 24 februari 2005 inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties vallen, over aan het buitenland. Dit betreft onder andere de relatief eenvoudige verkeersovertredingen (Wahv-boetes). Na overdracht is de buitenlandse instantie verantwoordelijk voor de inning en incasso van de boete en krijgt ook de beschikking over eventuele opbrengsten. De buitenlandse instantie geeft terugkoppeling van het resultaat van de overdracht. Als de openstaande boete niet is geïnd en wordt geretourneerd als niet tenuitvoergelegd, dan kunnen alsnog maatregelen in Nederland worden ingezet.

De aanleiding voor wederzijds erkennen is het openstellen van de EU-grenzen. Er zijn veel minder grenscontroles, waardoor burgers gemakkelijk binnen de EU kunnen reizen en niet bij de grens gecontroleerd kunnen worden op openstaande boetes.

Door wederzijdse erkenning hebben de Europese lidstaten het vertrouwen in elkaars rechtssystemen uitgesproken op het gebied van tenuitvoerlegging. Wederzijds erkennen gaat om directe acceptatie van elkaars uitspraken, zodat een rechtelijke procedure niet meer nodig is[7]. Daarnaast is er sprake van rechtstreekse contacten tussen de centrale en bevoegde autoriteiten op het niveau van de uitvoering. Hierdoor kunnen boetes op een efficiënte en effectieve geïnd worden. Overigens vervalt met het overdragen van vorderingen de mogelijkheid om directe betaling af te dwingen bij een staandehouding. Dat zou discriminatoir zijn. Als na terugmelding door de buitenlandse autoriteit blijkt dat de vordering niet is betaald, is staandehouding overigens wel weer mogelijk.

Inventarisatie wederzijdse strafbaarheid

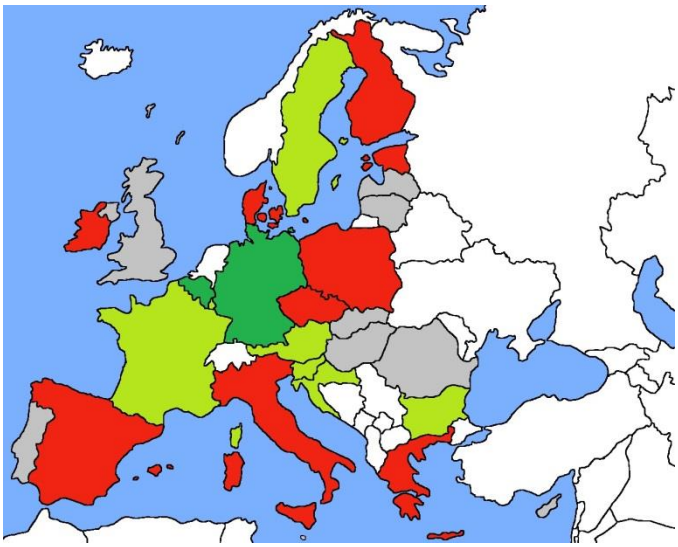
In 2017 heeft het CJIB in het kader van de tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in opdracht van het toenmalige ministerie van Infrastructuur en Milieu geïnventariseerd in welke landen er sprake is van wederzijdse strafbaarstelling van tol.[8] Doel van deze opdracht was duidelijk te krijgen naar welke landen niet betaalde tolboetes overgedragen kunnen worden conform het kaderbesluit 2005/214/JBZ.

De verwachting van het CJIB is dat de uitkomsten nog bruikbaar zijn.[9] Uit het onderzoek kan afgeleid worden dat, vanwege het criterium dubbele strafbaarheid, een andere Europese lidstaat een boete voor vrachtwagenheffing in principe alleen erkent als de betreffende overtreding daar ook strafbaar is. Concreet levert dit het volgende beeld op:

[7] Voor de overdracht van vorderingen bestaat een limitatieve lijst met weigeringsgronden op basis waarvan een andere EU lidstaat de overdracht van de boete kan weigeren. Dit betreft o.a. dat de hoogte van de oorspronkelijke sanctie (onherroepelijke boete) €70,- of hoger moet zijn en het feit moet strafbaar zijn in de ontvangende EU lidstaat.

[8] Zie: Inventarisatie wederzijdse strafbaarheid tol, overdracht van vorderingen naar het buitenland. Versie 1.0 definitief, d.d. 01-06-2017.

[9] De conclusies veranderen mogelijk als er ten opzichte van de tijdelijke tolheffing gekozen wordt voor een ander juridisch kader.



Rood = geen erkenning mogelijk
Grijs = geen reactie ontvangen
Lichtgroen = auto en vrachtauto[10]
Donkergroen = alleen vrachtauto

Wel: België (vrachtauto's), Bulgarije, Duitsland (vrachtauto's)[11], Kroatië, Luxemburg, Oostenrijk, Slovenië, Zweden.

Niet: Denemarken, Estland, Finland, Italië, Polen, Spanje, Tsjechië.

Onvoldoende duidelijk uit reactie: Griekenland, Ierland (want erkenning niet mogelijk omdat het kaderbesluit nog niet is geïmplementeerd).

Enkele opvallende zaken:

- Hoewel Polen, Spanje en Tsjechië nationaal wel een vorm van tolboete kennen, kunnen deze landen een tolboete uit een andere lidstaat niet erkennen onder het kaderbesluit. De reden die deze landen hiervoor geven is dat de dubbele strafbaarheid ontbreekt, omdat de boete die ze nationaal kennen niet onder *criminal charge* valt (zoals in Nederland met de bestuurlijke boete, de Wahv-sanctie en de strafrechtelijke boete wel het geval is).

- Hoewel Zweden en Luxemburg geen vorm van tolboete kennen, geven deze lidstaten aan tolboetes uit andere lidstaten wél te kunnen erkennen als deze onder het kaderbesluit worden overgedragen (zelfs als geen lijstfeit wordt aangegeven).

- Bulgarije, Estland, Spanje en Zweden geven aan dat volgens hen de overtreding 'het niet betalen van tol' onder het lijstfeit[12] 'verkeer' valt.

[10] De scope voor tijdelijke tolheffing is personenverkeer en vrachtverkeer. Bij vrachtwagenheffing is de scope alleen vrachtverkeer. De verwachting is dat voor vrachtwagenheffing boetes overgedragen kunnen worden naar de licht- en donkergroen gekleurde landen.

[11] Als de wetgeving van Duitsland inzake tol voor personenauto's definitief is, dan ook dubbele strafbaarheid voor personenauto's.

[12] Met 'lijstfeit' wordt bedoeld: een van de 37 in artikel 5 van het Kaderbesluit 2005/214/JBZ opgesomde overtredingen/strafbare feiten waarvoor op basis van het Kaderbesluit 2005/214/JBZ bij erkenning niet op dubbele strafbaarheid wordt getoetst. Een van deze feiten betreft "gedragingen in strijd met de verkeersregels, met inbegrip van overtredingen van de rij- en rusttijdenwetgeving en van de wetgeving inzake gevaarlijke goederen".

Voordelen, nadelen en randvoorwaarden van de hierboven genoemde maatregel

Maatregel	Voordelen	Nadelen	Randvoorwaarden
Overdracht aan een buitenlandse autoriteit	✓ Het sluit aan bij bestaande Europese regelgeving. ✓ Het is een effectieve maatregel die bijdraagt aan betaling van vrachtwagenheffing door buitenlandse overtreders.	× De opbrengst van de boete gaat niet naar Nederland. × De mogelijkheid tot afdwingen van directe betaling bij staandehouding vervalt.	- Juridische basis creëren waarmee de boete vrachtwagenheffing overgedragen kan worden (zie art. 10, Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie). - Voldoen aan de weigeringsgronden, bijvoorbeeld dat de hoogte van de boete minimaal € 70 moet zijn.

3.1.6 Incasso van de boete (fysiek)

Kentekenblokkade

Door het plaatsen van een kentekenblokkade in het register van de RDW is het voor een Nederlandse kentekenhouder niet mogelijk om nieuwe voertuigen op naam te zetten. De kentekenblokkade kan parallel geplaatst worden naast de andere inning- en incassomaatregelen. Het plaatsen van een kentekenblokkade wordt actief gecommuniceerd om te voorkomen dat duurdere en meer ingrijpende incassomaatregelen ingezet moeten worden. De kosten voor toepassing van kentekenblokkade zijn relatief laag aangezien het een administratieve maatregel betreft.

Het CJIB heeft een pilot uitgevoerd waarbij kentekenblokkade is toegepast bij structurele overtreders binnen de Wahv. De ervaringen uit deze pilot zijn:

- er is een hogere betalingsbereidheid;
- het werkt preventief (minder nieuwe boetes);
- er zijn meer contactmomenten (zowel telefonisch als bezoek aan het digitaal loket);
- het leidt niet tot extra klachten.

Een kentekenblokkade wordt persoonsgericht toegepast en alleen bij structurele overtreders (vanwege de proportionaliteit van de maatregel). Bijvoorbeeld: in de pilot met verkeersboetes van het CJIB werd kentekenblokkade alleen ingezet als een kentekenhouder tegelijkertijd vijf of meer openstaande boetes had.

Voordat kentekenblokkade voor vrachtwagenheffing kan worden ingezet, moet deze maatregel eerst worden doorontwikkeld. Toepassing voor rechtspersonen moet daarbij mogelijk zijn.

Voordelen, nadelen en randvoorwaarden van de hierboven genoemde maatregel

Maatregel	Voordelen	Nadelen	Randvoorwaarden
Kentekenblokkade	✓ Het is een effectieve maatregel. ✓ Er zijn lage kosten aan verbonden.	× Proportionaliteit kan discussie oproepen en uitstralen op het imago van de handhaving van vrachtwagenheffing. × Het is alleen toepasbaar op Nederlandse voertuigen.	- Juridische basis (zie art. 20 van het kentekenreglement).

3.1.7 Digitale handhaving

Data-analyse

Data-analyse op (deels geanonimiseerde) gegevens die verzameld worden in het kader van vrachtwagenheffing wordt ingezet om de fysieke inspectie gericht te sturen en om trends en ontwikkelingen te volgen met als doel de handhaving aan te passen.

Enkele voorbeelden:

- Gericht inzetten van fysieke inspectie: bij verscherpt toezicht worden de routes van een kentekenhouder via het ANPR-systeem in kaart gebracht en wordt fysiek toezicht aangestuurd om staande te kunnen houden.

Verscherpt toezicht

Op basis van data-analyse wordt een top X gemaakt van kentekenhouders bij wie vermoedens van fraude met de OBU worden geconstateerd. Deze kentekenhouders worden aangeschreven. Als er binnen drie maanden geen verbetering zichtbaar is, dan kan verscherpt toezicht worden ingesteld. Dit houdt in dat de voertuigen van de betreffende kentekenhouder altijd staande worden gehouden als ze worden aangetroffen tijdens een controle. Verscherpt toezicht wordt ook als maatregel toegepast bij de handhaving van vrachtverkeer door de ILT.

Registervergelijking

Het vergelijken van registers met relevante gegevens kan op verschillende wijzen bijdragen aan de handhaving van vrachtwagenheffing. Bijvoorbeeld: bij de start van vrachtwagenheffing wordt een vergelijking uitgevoerd tussen alle vrachtwagens met geregistreerde OBU en het kentekenregister van de RDW. Het verschil zijn vrachtwagens die nog geen OBU hebben, maar wel heffingsplichtig zijn. Op basis van de vergelijking kan een boete worden opgelegd, maar dat hoeft niet direct. Het kan ook een keuze zijn om de kentekenhouder eerst te informeren of te sommeren.

Voordelen, nadelen en randvoorwaarden van de hierboven genoemde maatregelen

Maatregel	Voordelen	Nadelen	Randvoorwaarden
Data analyse	✓ Er is gerichte sturing van fysiek toezicht. ✓ Trends en ontwikkelingen zijn te volgen om handhaving aan te passen.	× Breed gebruik van gegevens kan leiden tot privacyrisico's.	- Juridische basis voor breed gebruik van data binnen de keten vrachtwagenheffing.

Verscherpt toezicht	✓ Het is een effectief middel op niveau van de kentekenhouder.		- Juridische basis om alle voertuigen van één kentekenhouder staande te mogen houden.
Registervergelijking	✓ Eenvoudige methode om een overtreding te constateren.		- Juridische basis voor gebruik data binnen de keten vrachtwagenheffing met aandacht voor privacy (zie Wahv en WAM).

3.1.8 Fysieke handhaving

Staande houden

Door een handhaver langs de wegkant wordt een controle uitgevoerd waarbij een vrachtwagen staande wordt gehouden. Dit kan een controle zijn die specifiek is gericht op vrachtverkeer of een algemene controle waarbij meerdere handhavingsdiensten zijn betrokken en al het verkeer staande wordt gehouden. De ervaring vanuit België is dat zichtbaarheid van handhavers langs de wegkant een belangrijke bijdrage levert aan de geloofwaardigheid van het totale systeem[13].

De triggers voor een staandehouding zijn:

- Een kenteken is door de toezichthouder in het fysieke handhavingsregister geplaatst. Dit kan in drie situaties:
    1. Er zijn geen NAW gegevens bekend van de kentekenhouder. In dat geval kan geen boete worden opgelegd.
    2. Het administratieve proces (inning en incasso van de opgelegde boete) heeft niet tot volledige betaling geleid (in Nederland of bij de buitenlandse autoriteit in het geval dat overdracht mogelijk is).
    3. Een kentekenhouder is gesommeerd om een situatie te herstellen binnen een bepaalde termijn zodat er geen sprake meer is van een overtreding.
- Vanuit geautomatiseerde handhaving (data-analyse of verscherpt toezicht) wordt bij een vermoeden van een overtreding gericht gestuurd op het staande houden van een specifieke (selectie) vrachtwagen(s).
- Er wordt een overtreding geconstateerd op basis van een eigen waarneming door de handhaver langs de wegkant (bijvoorbeeld manipulatie van de OBU door middel van aangekoppelde externe apparatuur).
- Controle van de naleving in algemene zin.

Het doel van een staandehouding hangt af van de trigger:

- *Geen NAW-gegevens*: achterhalen van de NAW-gegevens van de kentekenhouder, zodat alsnog een boete op kan worden gelegd en geïnd via het administratieve proces. Dit vereist overigens wel dat vanuit vrachtwagenheffing bij een staandehouding verplicht kan worden tot het verstrekken van de NAW-gegevens.
- *Geen volledige betaling*: bewegen tot betaling van de openstaande boete, eventueel door het voertuig in bewaring te stellen tot de boete is betaald.
- *Kentekenhouder gesommeerd:* controleren of de situatie is hersteld. Mocht dat niet het geval zijn, dan kan alsnog een boete worden opgelegd.

[13] In Vlaanderen zijn 30 controleurs actief voor de fysieke handhaving. Er rijden 7 auto's, 5 busjes en 6 motoren die zijn uitgerust om langs de weg voertuigen te controleren. Deze inspecteurs en voertuigen worden niet alleen ingezet op vrachtwagenheffing, maar ook op andere vormen van handhaving.

- *Geautomatiseerde handhaving*: op basis van eigen waarneming controleren of het vermoeden van een overtreding vanuit data-analyse of verscherpt toezicht klopt en er daadwerkelijk sprake is van een overtreding.
- *Eigen waarneming*: opleggen van een boete aan de kentekenhouder. De inning en incasso van de boete verloopt via het administratieve proces.

Tijdens de staandehouding wordt de bestuurder in kennis gesteld van de overtreding en krijgt hiervan een bewijs uitgereikt. Directe betaling bij de staandehouding kan niet worden afgedwongen. Vrijwillige directe betaling is wel mogelijk.

Voertuig in bewaring stellen (vrachtwagen aan de ketting)
In de situatie dat een eerder opgelegde boete niet is betaald, kan de handhaver langs de wegkant de vrachtwagen voor een bepaalde termijn in bewaring stellen (feitelijk: aan de ketting leggen). Dit houdt in dat niet meer gereden mag worden met de betreffende vrachtwagen tot de openstaande boete is betaald. Wordt niet tijdig betaald, dan wordt de vrachtwagen afgesleept en verkocht. De opbrengst wordt gebruikt om de openstaande boete(s) en bijkomende kosten te voldoen.

Alleen al het feit dat de mogelijkheid bestaat om deze maatregel in te zetten zal afschrikkende werking hebben en daarmee een significante bijdrage leveren aan de geloofwaardigheid van het totale systeem.

Bedrijfsbezoeken
Bedrijven waar regelmatig overtredingen worden geconstateerd, kunnen bezocht worden. Doel is voorlichting (wijzen op gelijk speelveld, terugsluis, etc.) en wijzen op overtredingen en consequenties. Ook kunnen ter plekke voertuigen en OBU's worden gecontroleerd en eventueel boetes worden opgelegd.

Voordelen, nadelen en randvoorwaarden van de hierboven genoemde maatregelen

Maatregel	Voordelen	Nadelen	Randvoorwaarden
Staandehouden	✓ Het levert een significante bijdrage aan de geloofwaardigheid van het totale systeem. ✓ Zichtbaarheid op de wegen. ✓ Opleggen naar aanleiding van een staandehouding verhoogt de gepercipieerde pakkans.	× Het is arbeidsintensief. × Er zijn hoge kosten mee gemoeid.	- Juridische basis voor mogelijkheid tot staande houden (mogelijk inclusief overschrijden van de maximum snelheid en het voeren van blauw licht). - Juridische basis om boete op te leggen aan de kentekenhouder.
Voertuig in bewaring stellen (vrachtwagen aan de ketting)	✓ Het levert een significante bijdrage aan de geloofwaardigheid van het totale systeem. ✓ Het is een dwangmiddel om directe betaling (van openstaande boete) bij staandehouding af te dwingen. ✓ Het is een vangnet	× Het is arbeidsintensief. × Er zijn hoge kosten mee gemoeid.	- Juridische basis om een voertuig in bewaring te mogen stellen en eventueel te af te slepen en te verkopen.

	voor overige handhavingsmiddelen.		
Bedrijfsbezoek	✓ Het is een directe benadering. ✓ Er is ruimte voor gesprek en het heeft een klantvriendelijke insteek.	× Het kost relatief veel tijd.	

3.2 Conclusie

Alle maatregelen zijn in voorgaande paragrafen kort beschreven en de voordelen, nadelen en randvoorwaarden zijn benoemd. Op basis hiervan wordt voor iedere maatregel een conclusie getrokken.

Er zijn drie conclusies mogelijk:

- Juridisch verplicht -> onderdeel van iedere handhavingsmix
- Kansrijk -> onderdeel van de minimale handhavingsmix
- Wellicht kansrijk -> niet in de minimale handhavingsmix

Opleggen boete	Juridisch verplicht
Afhandelen bezwaar en beroep	Juridisch verplicht
Innen van de boete	
Versturen + innen beschikking	Juridisch verplicht
Aanmaningen (inclusief verhoging of extra kosten)	Juridisch verplicht
Betalingsregelingenbeleid	Kansrijk
Uitwisseling NAW-gegevens binnen EU	Kansrijk
Communicatie in taal van betrokkene	Kansrijk
Incasso van de boete (NL)	
Beslag leggen	Wellicht kansrijk[14]
Inzet deurwaarder	Kansrijk
Incasso van de boete (EU)	
Overdracht aan buitenlandse autoriteit	Kansrijk
Incasso van de boete (fysiek)	
Kentekenblokkade	Wellicht kansrijk[15]
Digitale handhaving	
Data-analyse	Kansrijk
Verscherpt toezicht	Kansrijk
Registervergelijking	Kansrijk
Fysieke handhaving	
Staande houden	Kansrijk
Voertuig in bewaring stellen	Kansrijk
Bedrijfsbezoeken	Wellicht kansrijk[16]

[14] Argumentatie: afhankelijk van discussie en ontwikkelingen op het gebied van maatschappelijk verantwoord incasseren.
[15] Argumentatie: afhankelijk van (1) de doorontwikkeling van deze maatregel waarbij toepassing op rechtspersonen mogelijk moet worden gemaakt en (2) de proportionaliteit.
[16] Argumentatie: afhankelijk van (1) de toegevoegde waarde ten opzichte van staande houden en buitengebruik stellen van het voertuig en (2) mogelijke koppelkansen met handhaving op andere wetten waarbij bedrijfsbezoeken wel toe worden gepast.

4 Handhavingsmix vrachtwagenheffing

Om een handhavingssysteem met een preventieve en corrigerende werking te realiseren en een gelijk en eerlijk speelveld voor zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens te creëren, wordt een pakket aan maatregelen voorgesteld dat minimaal nodig wordt geacht. Daarnaast zijn er enkele maatregelen die verder onderzocht kunnen worden en later toegevoegd kunnen worden aan de handhavingsmix.

4.1 Minimaal maatregelenpakket

Het minimale maatregelenpakket voor de handhaving van vrachtwagenheffing bestaat uit administratieve, digitale en fysieke handhaving. Deze combinatie draagt bij aan een geloofwaardig systeem van vrachtwagenheffing met een acceptabele gepercipieerde pakkans op het gebied van handhaving.

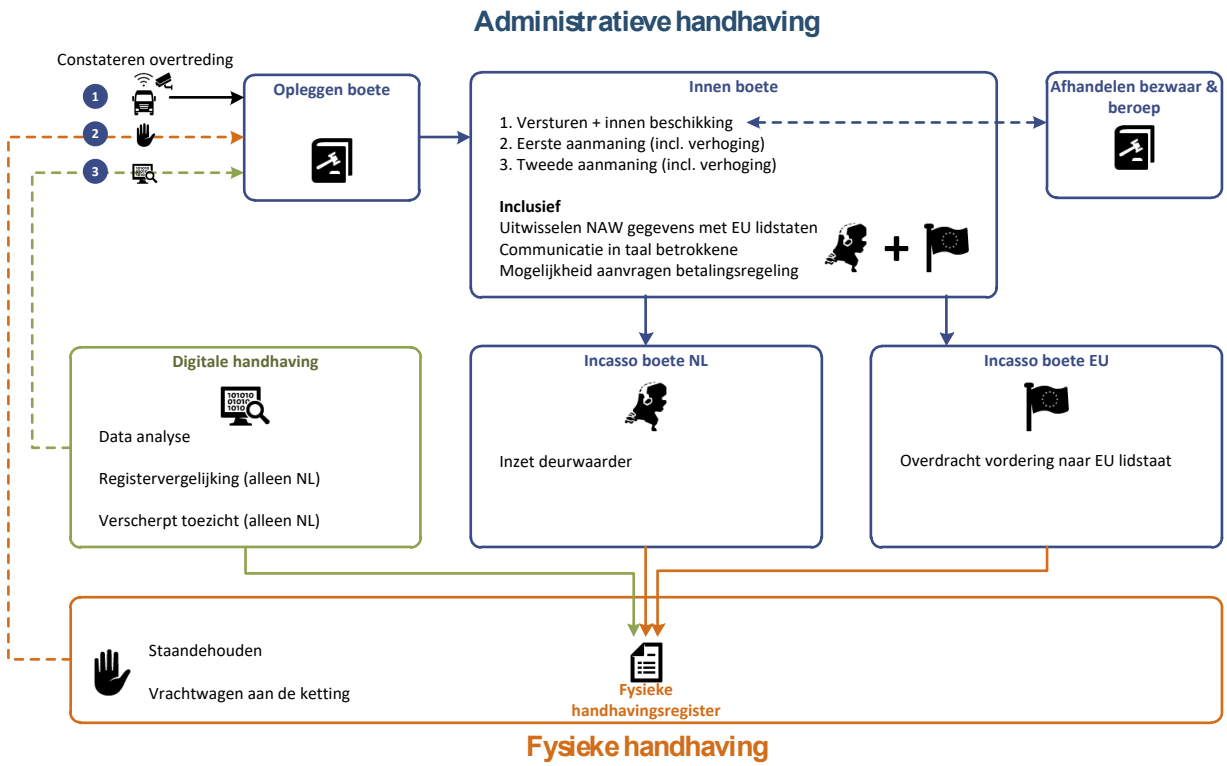
Er zit een logische opbouw in de maatregelen die uitgevoerd kunnen worden. Van lichte maatregelen met (relatief) weinig consequenties voor de kentekenhouder naar zwaardere maatregelen met verdergaande consequenties. De redenatie achter deze opbouw is meerledig:

- Het kunnen inzetten van maatregelen met verdergaande consequenties zoals een deurwaarder, overdracht aan het buitenland en het staande houden van vrachtwagens zorgen voor de gewenste preventieve en corrigerende werking.
- Tegen personen die niet willen betalen kunnen maatregelen ingezet worden zodat toch wordt betaald.
- Personen die wel willen, maar niet kunnen betalen, krijgen ruimte in de vorm van extra tijd. Hiermee wordt aangesloten bij de ontwikkeling van maatschappelijk verantwoord incasseren en de brede schuldenaanpak door het kabinet-Rutte III.

Het minimale maatregelenpakket bestaat uit de volgende combinatie van maatregelen:

- Opleggen van de boete en het afhandelen van bezwaar en beroep.
- Innen van de boete (voor zowel Nederlandse als buitenlandse kentekenhouders).
- Incasso van de boete door middel van inzet van een deurwaarder voor Nederlandse kentekenhouders. Daarnaast overdracht aan het buitenland voor buitenlandse kentekenhouders.
- Digitale handhaving om door middel van registervergelijking overtredingen te constateren, om fysieke handhaving gericht aan te sturen, om verscherpt toezicht te kunnen instellen én om de handhaving te monitoren in de uitvoering (en eventueel aan te passen waar nodig).
- Fysieke handhaving in de vorm van staande houden en de mogelijkheid tot in bewaring stellen van het voertuig.

In figuur 3 wordt deze handhavingsmix schematisch weergegeven. Ook worden relaties tussen de maatregelen aangegeven.



Figuur 2: Minimaal maatregelenpakket

4.2 Additionele maatregelen

Ten opzichte van het minimale maatregelenpakket kan ervoor worden gekozen om te onderzoeken of de volgende maatregelen al dan niet iets kunnen toevoegen aan de handhavingsmix:

1. Incasso boete (Nederland): beslag leggen

Afhankelijk van de hoogte van de boete(s) kan inzet van beslag op rekeningtegoed een mogelijkheid zijn. Deze maatregel moet ook passen binnen het juridische kader dat wordt gekozen voor de handhaving en maatschappelijk verantwoord uitgevoerd kunnen worden.

2. Incasso boete (fysiek): kentekenblokkade

Momenteel zet het CJIB kentekenblokkade in als pilot bij burgers die vijf of meer openstaande verkeersboetes hebben. Kentekenblokkade is op dit moment nog niet inzetbaar voor rechtspersonen. Dit is wel onderdeel van de doorontwikkeling. Ook de proportionaliteit moet onderdeel zijn van de afweging om kentekenblokkade wel of niet in te zetten als onderdeel van de handhaving van vrachtwagenheffing.

3. Fysieke handhaving: bedrijfsbezoeken

Het toevoegen van bedrijfsbezoeken aan de handhavingsmix gaat met name om de vraag of dit toegevoegde waarde levert ten opzichte van het staande houden en buitengebruik stellen van het voertuig. In deze afweging moet ook worden gekeken naar mogelijke koppelkansen met handhaving op andere wetten waarbij wel bedrijfsbezoeken worden toegepast.

4.3 Vervolg

Verdere uitwerking van de handhavingsmix wordt als volgt vormgegeven:

- De minimale handhavingsmix wordt opgenomen in het beleidskader, in het globaal ontwerp en in wetgeving.
- Het ministerie van IenW zal de publieke taken in de handhaving toedelen aan de beoogde uitvoeringsinstanties.

- De beoogde uitvoeringsinstanties werken de handhavingsmix verder uit in uitvoeringstoetsen waarmee de impact op deze instanties in kaart wordt gebracht.
- De minimale handhavingsmix wordt gekwantificeerd om inzicht te krijgen in de kosten en opbrengsten.

5 Koppelkansen

Er zijn mogelijk kansen om de handhaving van vrachtwagenheffing te koppelen aan reeds bestaande vormen van handhaving op andere gebieden. Dit zou kunnen leiden tot besparingen bij de inrichting van de handhaving, tot een efficiëntere handhaving in de uitvoering en tot een hogere pakkans op meerdere handhavingsgebieden (bijvoorbeeld door extra inspecteurs die meerdere vormen van handhaving uitvoeren).

In de volgende paragrafen worden de koppelkansen voor de handhaving van vrachtwagenheffing beschreven en de randvoorwaarden die van toepassing zijn.

5.1 Hergebruik van bestaande portalen

Op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet staan reeds portalen voor verschillende doeleinden. In het onderzoek naar de geschiktste locaties voor handhavingsportalen voor vrachtwagenheffing wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om bestaande portalen ook in zetten voor de handhaving van vrachtwagenheffing.

5.2 Hergebruik van handhavingsportalen vrachtwagenheffing

Voor de locaties waar nieuwe portalen neergezet worden voor de handhaving van vrachtwagenheffing verdient het de aanbeveling om te onderzoeken of het mogelijk is om ook andere vormen van verkeerssignalering, bewegwijzering of handhaving toe te voegen. Bijvoorbeeld:

- Een handhavingsportaal vrachtwagenheffing waar een Weigh In Motion (WIM) systeem aan wordt toegevoegd, zodat ook gecontroleerd kan worden op overbelading van vrachtwagens en op de correctheid van de in de OBU ingevoerde gewichtsklasse van het voertuig.
- Een handhavingsportaal vrachtwagenheffing waar in de toekomst ook de nieuwe SMART tachograaf uitgelezen kan worden voor controle op rij- en rusttijden.
- Monitoring van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de wegbeheerder.

Voorbehoud hierbij is dat op grote vervoersstromen een select aantal controlelocaties aanwezig moet zijn die een combinatie van handhavingsvormen moet toestaan. Zo moet er bij de hiervoor genoemde twee voorbeelden een locatie zijn om de vrachtwagen staande te houden voor de weging met een geijkte weegschaal of een verdere controle van de tachograaf.

5.3 Rijksincasso (aanbesteding deurwaarders)

Voor het contracteren van gerechtsdeurwaarders is het verstandig om aan te sluiten bij de ontwikkeling van Rijksincasso. Hierdoor kan mee worden gelift op de voordelen die worden behaald met de centrale aanbesteding van deurwaardersdiensten, zoals een meer persoonsgerichte aanpak door zaken van één persoon bij één deurwaarder te beleggen, waardoor er maatschappelijk verantwoord wordt geïncasseerd.

5.4 Digitaal toezicht combineren

Door data-analyse breder toe te passen dan voor vrachtwagenheffing, kan gerichter toezicht op vrachtwagens worden gehouden, bijvoorbeeld voor het opstellen van bedrijfsprofielen als input voor een bedrijfsbezoek. De basis hiervoor is het intelligent koppelen van verschillende bronnen.

Denk aan het volgende:

- Een vergelijking van de data van vrachtwagenheffing met de data van de SMART-tachograaf geeft een beeld van het aantal niet-werkende of niet juist gebruikte tachografen.
- Een koppeling van de gegevens over vervoerde gevaarlijke stoffen met het kentekenregister en daadwerkelijk gereden routes/afstanden op basis van vrachtwagenheffing kan onregelmatigheden in de ADR-keuringsplicht (keuring specifiek voor vervoer van gevaarlijke stoffen) aan het licht brengen.
- Op basis van een vergelijking van data van verkeersboetes en vrachtwagenheffing kan men constateren dat een vrachtwagen wel heeft gereden terwijl geen vrachtwagenheffing is geregistreerd.
- Een vergelijking van de data van de WIM-meetpunten (en/of de *on board weighing systems*) en de gegevens in de RDW-database over de toegestane gewichten en de gereden routes/afstanden op basis van vrachtenwagenheffing kan normoverschrijdingen aan het licht brengen, die bestuursrechtelijk kunnen worden afgedaan.
- Een risicoanalyse op basis van gegevens van vrachtwagenheffing, SMART-tachograaf en de WIM-systemen geeft inzicht in de dag, de plaats en het tijdstip waarop de pakkans het grootst is.

Randvoorwaarde voor het breder toepassen van data-analyse is een juridisch kader waarin dit wordt geregeld met inachtneming van de algemene vereisten uit de Algemene Verordening Gegevensbescherming.

5.5 Fysieke handhaving combineren

Het is mogelijk om fysieke inspectie over verschillende vormen van handhaving op vrachtwagens te combineren. Op dit moment is het meest voor de hand liggend een combinatie van:

- rij- en rusttijden
- overbelading
- vervoer van gevaarlijke stoffen
- vrachtwagenheffing

Dit houdt concreet in dat de handhaver langs de wegkant controleert op overtredingen van wet- en regelgeving die hiervoor zijn benoemd. Als een vrachtwagen staande wordt gehouden wegens een overtreding in het kader van vrachtwagenheffing (kenteken staat in het fysieke handhavingsregister), dan kan ook gecontroleerd worden op rij- en rusttijden, overbelading en/of vervoer van gevaarlijke stoffen. Door de controle te combineren, worden de nadelen van fysieke inspectie (arbeidsintensief en kostbaar) verdeeld over de handhaving van verschillende wetten. De voordelen (bijdrage aan geloofwaardigheid van het systeem en zichtbaarheid) worden echter volledig benut voor alle systemen.

5.6 Randvoorwaarden koppelkansen

Bij het verder verkennen van de koppelkansen wordt geadviseerd om de volgende randvoorwaarden van toepassing te verklaren:

- Er is geen sprake van een significante verhoging van kosten en risico’s voor het programma vrachtwagenheffing;
- De planning van het programma vrachtwagenheffing komt niet onder druk te staan.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Om een handhavingssysteem met een preventieve en corrigerende werking te realiseren en een gelijk en eerlijk speelveld voor zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens te creëren, wordt een minimaal pakket aan maatregelen voorgesteld.
- Het minimale maatregelenpakket voor de handhaving van vrachtwagenheffing bestaat uit administratieve, digitale en fysieke handhaving.
- Deze combinatie draagt bij aan een geloofwaardig systeem met een acceptabele gepercipieerde pakkans op het gebied van handhaving. Daarvoor is overigens ook nodig dat er per type overtreding een passende sanctie wordt gekozen. De Eurovignet-richtlijn schrijft voor dat sancties doeltreffend, evenredig en afschrikkend moeten zijn.

6.2 Aanbevelingen

Op basis van het gevoerde onderzoek en conclusies worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Bepaal of op een later moment of onderzoek gewenst is om te vast te stellen of de drie additionele maatregelen (zie paragraaf 5.2) alsnog van toegevoegde waarde kunnen zijn voor de handhaving van vrachtwagenheffing.
- Onderzoek hoe een verdere verkenning naar de koppelkansen uitgevoerd kan worden, rekening houdend met de geadviseerde randvoorwaarden.
- Besluit na de verkenning of realisatie van de koppelkansen binnen scope van het programma vrachtwagenheffing uit kan worden gevoerd.

Bijlage A Begrippenlijst

Begrip	Omschrijving
ANPR	Automatic Number Plate Recognition Technologie om automatisch kentekens te herkennen vanuit digitale beelden.
Beslag leggen	Het incasseren van een openstaande boete via diverse vormen van beslag. Bijvoorbeeld door beslag te leggen op inkomen, het pensioen of een tegoed op een bankrekening.
BZM	Belasting Zware Motorrijtuigen (Eurovignet) De kentekenhouder van een vrachtwagen betaalt naast motorrijtuigenbelasting ook belasting zware motorrijtuigen als de vrachtwagen op de autosnelweg wordt gebruikt en voldoet aan de volgende voorwaarden: ▪ Het motorrijtuig is uitsluitend bestemd voor het vervoeren van goederen. ▪ De toegestane maximummassa van de vrachtauto(combinatie) is 12.000 kg of meer.
Controle	Nagaan of een gebruiker zich aan de regels houdt.
EETS	European Electronic Tolling Service Dienst die interoperabiliteit tussen elektronische tolsystemen in de Europese Unie moet verbeteren, zodat uiteindelijk één dienstverlener voor de gebruiker met een OBU het rijden in alle toldomeinen kan faciliteren.
EETS-aanbieder (ook: dienstaanbieder)	Een juridische entiteit die voldoet aan de eisen van artikel 3 (van de Besluit 2009/750/EG), geregistreerd is in de lidstaat waarin ze is gevestigd en voor de bij haar gecontracteerde EETS-gebruikers het makkelijk rijden door alle EETS-gebieden in Europa faciliteert met één OBU.
EETS-gebied	Een tolgebied dat onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2004/52/EG valt.
EETS-gebruiker	Een natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst sluit met een EETS-aanbieder om toegang te hebben tot de Europese elektronische tolheffingsdienst.
EUCARIS	European CAR and driving license Information System Een door de RDW opgezet samenwerkingsverband en systeem waarmee de EU-landen transportgerelateerde informatie uitwisselen, zoals voertuig- en rijbewijsgegevens. Het systeem wordt ook ingezet voor de uitwisseling van gegevens voor handhaving.
Fysieke-toezichtregister	Lijst met voertuigen die niet (meer) aan de regels voldoen en waarvoor verdere actie (zoals staandehouding of incasso van boetes) nodig is.

Begrip	Omschrijving
GNSS	Global Navigation Satellite System Technologie voor plaatsbepaling met behulp van satellieten. Het bekendste operationele systeem is het Amerikaanse GPS (Global Positioning System). Er is ook een Europees systeem in ontwikkeling, met de naam Galileo.
Handhaver langs de wegkant	Instantie die bevoegd en uitgerust is om fysieke handhaving langs de wegkant uit te voeren, bijvoorbeeld door middel van staandehoudingen en door het voertuig in bewaring te stellen.
Inzet deurwaarder	Inzet van een gerechtsdeurwaarder om de openstaande boete te incasseren, van een minnelijk traject tot beslaglegging op (on)roerende zaken.
Kaderbesluit 2005/214/JBZ	Dit kaderbesluit van de Raad van de Europese Unie regelt dat geldelijke sancties wederzijds erkend kunnen worden tussen lidstaten. In Nederland is het kaderbesluit geïmplementeerd door middel van de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie.
Kentekenblokkade	Door het plaatsen van een kentekenblokkade in het register van de RDW is het voor de kentekenhouder niet mogelijk om nieuwe voertuigen op naam te zetten.
NAW gegevens	NAW: naam, adres, woonplaats. De NAW gegevens zijn de naam en adresgegevens van de betreffende persoon.
OBU	On Board Unit: alle aan boord van een voertuig geïnstalleerde of meegenomen hardware- en softwarecomponenten die als onderdeel van de toldienst worden verstrekt om gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en van op afstand te ontvangen/verzenden. Boordapparatuur kan één enkel apparaat of een geïntegreerd systeem zijn.
Toezicht	Nagaan of een dienstaanbieder zich aan de regels houdt.
Toezichthouder	De partij die de controlefunctie vervult ter voorbereiding op de eventuele handhaving van de regels voor de (EETS-)gebruiker. De toezichthouder is daarbij verantwoordelijk voor de operationele coördinatie in het handhavingscentrum.
Tolheffer	Een publieke of private entiteit die tolgelden heft op het gebruik van voertuigen in een tolgebied.
Wahv	Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften De Wahv regelt dat de 'lichte' verkeersovertredingen volgens het bestuursrecht worden afgedaan in plaats van volgens het strafrecht.
Weggebruiker	Een natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst sluit met een dienstaanbieder om toegang te hebben tot de elektronische tolheffingsdienst.
WIM-systeem	Weigh In Motion Systeem voor de handhaving op overbelading. Door middel van weegpunten in het wegdek wordt het vrachtvervoer gewogen. Het gewicht wordt vergeleken met het toegestane gewicht op basis van het kentekenregister en de wet.

Begrip	Omschrijving
Wet OM-afdoening	Wet die regelt dat het OM – in plaats van het aanbieden van een transactievoorstel – een zaak zonder tussenkomst van een rechter kan bestraffen door middel van een strafbeschikking.