

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van [datum] tot wijziging van het Besluit vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels

(KetenID WGK26743)

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 22 mei 2025, nr. IenW/BSK/-2025/90023, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 8, vierde lid, en artikel 21, eerste lid, aanhef en onder a, onderscheidenlijk onder b, van de Wet vrachtwagenheffing;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK/ , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit vrachtwagenheffing wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3 komt te luiden:

Artikel 3. (over te leggen voertuigdocumenten)

De voertuigdocumenten, bedoeld in artikel 8, vierde lid, van de wet, die de houder aan de dienst aanbieder over kan leggen ten behoeve van het bepalen van het tarief van de vrachtwagenheffing door de dienst aanbieder, zijn, voor zover de toegestane maximummassa, de CO₂-emissieklasse of de euro-emissieklasse van de vrachtwagen daarin staan vermeld, dan wel daaruit kunnen worden afgeleid:

- a. het certificaat van overeenstemming, bedoeld in artikel 3 van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L 151/1);
- b. het klanteninformatiedossier, bedoeld in artikel 9, vierde lid, van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie van 12 december 2017 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen betreft, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie (Pb EU 2017, L 349/1);

- c. het conformiteitsbewijs, bedoeld in Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PbEG 1996, L 235); of
- d. een door de Dienst Wegverkeer dan wel een door een goedkeuringsinstantie in een andere lidstaat van de Europese Unie afgegeven certificaat van individuele goedkeuring.

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt, onder verlettering van de onderdelen b tot en met e tot c tot en met f, een onderdeel ingevoegd, luidende:

- b. de naam, het adres, de woonplaats en de contactgegevens van de houder van een vrachtwagen of ander motorrijtuig en het kenteken daarvan, in verband met de opname in het register, bedoeld in artikel 24, eerste lid, van de wet, ter voorkoming van heffing en invordering van vrachtwagenheffing, omdat:
 - 1°. de betreffende vrachtwagen op grond van artikel 3, eerste lid, van de wet, is vrijgesteld van vrachtwagenheffing, of
 - 2°. het betreffende motorrijtuig ten onrechte als vrachtwagen is of zou kunnen worden aangemerkt;

2. In het eerste lid wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f (nieuw) door een puntkomma, een nieuw onderdeel toegevoegd, luidende:

- g. met betrekking tot houders van vrachtwagens van wie geen dienstverleningsovereenkomst is geregistreerd: de naam, het adres en de woonplaats van de houder en het kenteken van de vrachtwagen waarvan is gebleken dat deze binnen de vrachtwagenheffing valt.

3. In de aanhef van het tweede lid vervalt ' uitsluitend'.

4. In het tweede lid, onderdeel a, wordt na 'de woonplaats, ' ingevoegd: 'de geboortedatum, het burgerservicenummer, '.

C

Artikel 5, derde lid, vervalt.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Naar verwachting kan medio 2026 worden gestart met de vrachtwagenheffing, op basis van de Wet vrachtwagenheffing (hierna: de wet) en de onderliggende regelgeving. De wet en het Besluit vrachtwagenheffing zijn al gedeeltelijk in werking getreden, zodat het heffingssysteem gerealiseerd kan worden.

De wet is gewijzigd als gevolg van de herziene richtlijn voor het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (hierna: herziene richtlijn).¹ Het wetsvoorstel hiertoe is in behandeling bij het parlement.² Als gevolg van de wetwijziging moet ook het Besluit vrachtwagenheffing gewijzigd worden; daartoe strekt het voorliggende wijzigingsbesluit. Geregeld wordt welke voertuigdocumenten de houder van een vrachtwagen over kan leggen aan zijn dienaar aanbieder; verder worden enkele bepalingen over de verwerking van persoonsgegevens aangepast en aangevuld.

2. Het heffingssysteem

De vrachtwagenheffing wordt in beginsel geheven op alle autosnelwegen en daarnaast op wegen waarop anders substantiële uitwijk kan plaatsvinden. De houder van een vrachtwagen moet een tarief per gereden kilometer betalen, waarvan de in de wet geregelde hoogte afhankelijk is van de toegestane maximummassa, de euro-emissieklasse en de CO₂-emissieklasse van de vrachtwagen. Een houder die gebruik wil maken van het Nederlandse wegennet, moet hiervoor werkende boordapparatuur (in de praktijk ook elektronische registratievoorziening of on-board unit (OBU) genoemd) in de vrachtwagen aanwezig hebben. Houders zijn verplicht een dienstverleningsovereenkomst te sluiten met een private aanbieder van toldiensten (hierna: dienaar aanbieder), die boordapparatuur aan de houder verstrekt. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de minister) is de tolheffer voor de vrachtwagenheffing. Dienstaanbieders zorgen voor registratie en het voldoen van de verschuldigde vrachtwagenheffing van de houder aan de minister. Door middel van controleapparatuur en (fysiek) toezicht wordt gecontroleerd of vrachtwagens over naar behoren werkende boordapparatuur beschikken en of de houder een dienstverleningsovereenkomst heeft gesloten. Het niet beschikken over deze boordapparatuur en een dienstverleningsovereenkomst is in de Wet vrachtwagenheffing aangemerkt als een overtreding. De door de minister aangewezen toezichthouders (de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) en de Inspectie Leefomgeving en Transport) stellen vast of er sprake is van een dergelijke overtreding. Als dat het geval is, kan een bestuurlijke boete opgelegd worden. Indien de boete niet betaald wordt, kan handhaving langs de weg plaatsvinden.

3. Hoofdpijnen van het besluit

3.1 Voertuigdocumenten

Zoals opgemerkt in de vorige paragraaf, is een houder van een vrachtwagen verplicht een dienstverleningsovereenkomst te sluiten met een dienaar aanbieder. Bij het sluiten van die overeenkomst wordt het tarief bepaald op basis van de maximum toegelaten massa, de euro-emissieklasse en, op grond van de gewijzigde wet, de CO₂-

¹ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PbEU 2022, L 69/1).

² Het bij koninklijke boodschap van 3 oktober 2024 ingediende voorstel van wet tot Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (Kamerstukken 36626).

emissieklasse van de vrachtwagen. De gewijzigde wet bepaalt dat de houder voor het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst in ieder geval het kentekenbewijs of een gelijkwaardig voertuigdocument moet aanleveren (artikel 8, derde lid). Er is voor gekozen om de houder niet langer te *verplichten* aanvullende voertuigdocumenten over te leggen, maar om hem de *mogelijkheid* te geven om dat te doen. In gevallen waarin het kentekenregister, het kentekenbewijs of een eerder gesloten dienstverleningsovereenkomst in een andere lidstaat uitsluitend biedt over de tariefparameters, zijn de gegevens al bekend, en is het dus overbodig om aanvullende documenten aan te leveren voor het bepalen van het juiste tarief.

In dit besluit is geregeld welke voertuigdocumenten, bedoeld in artikel 8, vierde lid, van de wet, de houder over kan leggen om de dienstverlener in staat te stellen te bepalen welk tarief van toepassing is. De voertuiggegevens die voor het bepalen van de CO₂-emissieklasse van belang zijn, betreffen de datum van eerste registratie, de subgroep en de CO₂-emissie van het voertuig. De datum van eerste registratie is te vinden op het kentekenbewijs of in het kentekenregister. In het Certificaat van Overeenstemming (hierna: CvO) en het klanteninformatiedossier, ook wel Customer Information File (hierna: CIF) genoemd, zijn de subgroep en de CO₂-emissie van het voertuig te vinden. Het CvO is een verklaring van de fabrikant over de conformiteit van de vrachtwagen aan de typegoedkeuring (het CvO wordt ook wel conformiteitsverklaring genoemd). Ook het CIF wordt door de fabrikant afgegeven; behalve informatie over de CO₂-emissies bevat het ook informatie over onder meer de technische specificaties van de vrachtwagen.

Voor het bepalen van de andere tariefparameters – de toegestane maximummassa en de euro-emissieklasse – kunnen eveneens het kentekenbewijs, het CvO en het CIF gebruikt worden. De maximummassa kan ook worden aangetoond met het conformiteitsbewijs; vandaar dat ook dit document is toegevoegd aan de mogelijke over te leggen voertuigdocumenten. De houder kan ook een afbeelding (foto) overleggen van de constructieplaat van de vrachtwagen (ook wel typeplaatje genoemd). Deze constructieplaat kan ook worden gezien als een conformiteitsbewijs (zie artikel 6, eerste lid, onder a en b, van Richtlijn 96/53/EG), en is bevestigd op het chassis van de vrachtwagen. De constructieplaat bevat ook het unieke voertuigidentificatienummer van de vrachtwagen; als een houder een foto ervan overlegt, overtuigt de dienstverlener zich ervan dat dit nummer correspondeert met het in het CvO vermelde voertuigidentificatienummer. Voor het bepalen van de toegestane maximummassa van vrachtwagens met een koppelinrichting is de *technisch* toelaatbare maximummassa van het samenstel benodigd. Dit gegeven is te vinden op het CvO, het conformiteitsbewijs of de constructieplaat van de vrachtwagen, en mag in Nederland niet hoger zijn dan 50.000 kg.³ Ten slotte is in dit besluit geregeld dat de houder ter bepaling van het tarief een individueel goedkeuringsbewijs over kan leggen, dat door de RDW of een erkende instantie in een andere EU-lidstaat is afgegeven.

3.2 Verwerken van persoonsgegevens

Informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst

In artikel 22, eerste lid, aanhef en onder c, van de wet was abusievelijk geregeld dat de toezichthouder houders kan informeren die (nog) geen dienstverleningsovereenkomst hebben. Zoals is beargumenteerd in de artikelsgewijze toelichting van de memorie van toelichting bij het voorstel voor de gewijzigde wet⁴, hoort deze bevoegdheid niet thuis bij de toezichthouder, maar bij de tolheffer. Diens bevoegdheid om houders zonder dienstverleningsovereenkomst te informeren (dat wil zeggen: hen erop te wijzen dat zij zo snel mogelijk alsnog een overeenkomst moeten sluiten), ligt besloten in artikel 21, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet.

Ook het Besluit vrachtwagenheffing ging er abusievelijk van uit dat het verwerken van persoonsgegevens voor het informeren van houders zonder dienstverleningsovereenkomst, een bevoegdheid is van de toezichthouder. In artikel 5,

³ Zie artikel 5.18.17b, tweede lid, onder a, van de Regeling voertuigen.

⁴ Kamerstukken II 2024/25, 36626, nr. 3, p. 26.

derde lid, werden de persoonsgegevens opgesomd die de toezichthouder daarbij mag gebruiken. Nu echter het aanschrijven van houders zonder overeenkomst een bevoegdheid is van de tolheffer, en de wet hierop is aangepast, zijn de daarbij te verwerken persoonsgegevens in het voorliggende besluit overgeheveld naar het artikel dat gaat over de gegevensverwerking door de tolheffer: artikel 4 (eerste lid, nieuw onderdeel g).

Informerende van houders van vrijgestelde vrachtwagens en van houders van motorrijtuigen die geen vrachtwagen zijn

Op grond van artikel 3 van de wet zijn bepaalde vrachtwagens vrijgesteld van vrachtwagenheffing. De vrijstelling wordt geregistreerd in het register, bedoeld in artikel 24 van de wet. De toezichthouder kan voor vrachtwagens met een kenteken dat in Nederland is uitgegeven eenvoudig in dit register nagaan of sprake is van een vrijstelling. Daarvoor is verwerking nodig van het kenteken van de vrachtwagen. Dat is reeds geregeld in het huidige Besluit vrachtwagenheffing (artikel 4, eerste lid, onderdeel a). Als het kenteken *niet* in Nederland is uitgegeven, heeft de toezichthouder additionele gegevens nodig. De houder van een vrachtwagen met een dergelijk kenteken kan vooraf (dat wil zeggen: voordat hij gebruikmaakt van het Nederlandse wegennet) de tolheffer verzoeken zijn kenteken op te nemen in het register. Bij dit verzoek dient de houder voertuigdocumenten over te leggen, bijvoorbeeld het kentekenbewijs, waaruit blijkt dat inderdaad sprake is van een vrijgestelde vrachtwagen. Door het opnemen van het kenteken van de desbetreffende vrachtwagen in het register weet de toezichthouder dat de verplichtingen op grond van de wet niet voor deze vrachtwagen gelden. Om te kunnen reageren op het verzoek van de houder, moet de tolheffer persoonsgegevens kunnen verwerken. Het gaat om de naam, het adres, de woonplaats en de contactgegevens van de houder. Daarom is een nieuw onderdeel b toegevoegd, dat het mogelijk maakt om deze persoonsgegevens te verwerken.

Ook houders van motorrijtuigen (met een Nederlands of een buitenlands kenteken) die geen vrachtwagen zijn maar mogelijk door de waarnemingsapparatuur wel als zodanig gekwalificeerd worden, zoals grote campers en toerbussen, kunnen de tolheffer vragen om het kenteken van hun motorrijtuig op te nemen in dit register, met als doel te voorkomen dat aan hen een bestuurlijke boete zou worden opgelegd omdat hun motorrijtuig op een vrachtwagen lijkt. Het zou onwenselijk zijn als voor deze houders het starten van een bezwaarprocedure de enige manier zou zijn om van die – onterechte – boete af te komen. Deze houders zullen bij het indienen van het verzoek moeten aantonen dat het motorrijtuig inderdaad geen vrachtwagen is op grond van de wet, door het kentekenbewijs over te leggen waarop de toegestane maximummassa van het motorrijtuig staat vermeld. Ook kunnen bijvoorbeeld foto's van het motorrijtuig gestuurd worden, waarmee kan worden vastgesteld of het motorrijtuig wel of niet kwalificeert als vrachtwagen in de zin van de wet. Voor het sturen van een bevestiging in reactie op deze verzoeken is het eveneens nodig dat de tolheffer de naam, het adres, de woonplaats en de contactgegevens van de houder en het kenteken van het motorrijtuig kan verwerken. Ook daartoe dient het nieuwe onderdeel b van artikel 4, eerste lid.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat het verzoek van een houder om zijn kenteken te registreren, niet kwalificeert als een verzoek om een besluit te nemen in de zin van artikel 1:3, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), en dat de reactie van de tolheffer ook geen besluit is in de zin van artikel 1:3, eerste lid, van de Awb. De mogelijkheid die aan houders wordt geboden om hun kenteken voorafgaand aan het gebruik van het Nederlandse wegennet te registreren, moet worden gezien als een niet op rechtsgevolg gerichte service, waarmee zij kunnen voorkomen dat er een bezwaarprocedure nodig is om van een eventuele boete af te komen. Uiteraard staat voor houders aan wie eenmaal een boete is opgelegd, altijd de mogelijkheid van bezwaar en beroep open.

Geeft de houder van een vrijgestelde vrachtwagen uit het buitenland of van een motorrijtuig uit het buitenland dat geen vrachtwagen is zijn kenteken *niet* vooraf door, dan zal aan hem mogelijk een boete worden opgelegd als zijn motorrijtuig wordt

waargenomen. Als in bezwaar of, na bezwaar, in beroep, blijkt dat de vrachtwagen inderdaad is vrijgesteld, c.q. dat het motorrijtuig inderdaad geen vrachtwagen is, dan zal de boete worden kwijtgescholden. Om te voorkomen dat aan de houder voor dit motorrijtuig nogmaals onterecht een boete wordt opgelegd, neemt de handhaver het kenteken van het motorrijtuig op in het register.

Schrappen van 'uitsluitend'

In de aanhef van artikel 4, tweede lid, stond dat ten behoeve van de handhaving 'uitsluitend' de gegevens mogen worden verwerkt die zijn genoemd in deze bepaling. In aanvulling echter op deze gegevens mogen voor het innen van een bestuurlijke boete van houders die in het buitenland wonen, ook aanvullende gegevens worden verwerkt. Dat is geregeld in het Uitvoeringsbesluit wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties (in het geval van de vrachtwagenheffing gebaseerd op artikel 10, eerste lid, aanhef en onder h, van de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie, die een implementatie is van Kaderbesluit 2005/214/JBZ⁵). Om te verduidelijken dat, naast de grondslag in artikel 4, tweede lid, ook op deze andere grondslag gegevens mogen worden verwerkt, is het woord 'uitsluitend' geschrapt.

Geboortedatum

Aan artikel 4, tweede lid, onderdeel a, van het besluit (waar de gegevens zijn opgesomd die mogen worden verwerkt voor de handhaving, bedoeld in artikel 21, eerste lid, onder b, van de wet) is toegevoegd dat ook de geboortedatum van een houder mag worden verwerkt.

De reden om dit persoonsgegeven van een houder te verwerken is dat het van belang is om voorafgaand aan de inning en incasso van een bestuurlijke boete de juiste persoon als debiteur vast te kunnen stellen. Het Centraal Justitieel Incassobureau (hierna: CJIB), dat de innings- en incassotaken namens de minister uitvoert, gebruikt daarbij een set van persoonsgegevens uit de Basisregistratie Personen (BRP), waaronder het Burgerservicenummer (BSN), de geboortedatum en de naam, het adres en de woonplaats (NAW-gegevens) van een houder. Indien het voertuig met een buitenlands kenteken betreft worden deze gegevens niet uit de BRP verkregen, maar aangeleverd door de RDW (die deze opvraagt in EUCARIS⁶). RDW verwerkt de gegevens in dat geval dus ook.

De beschreven werkwijze is een standaard werkwijze die het CJIB hanteert voor verschillende van zijn opdrachtgevers en die tot doel heeft om persoonsverwisselingen, datalekken en dubbele registraties in de administratie zoveel mogelijk te voorkomen. Zonder de mogelijkheid om bij de handhaving van de Wet vrachtwagenheffing de geboortedatum van een houder te verwerken, kunnen het CJIB, en indien nodig RDW, hun gebruikelijke werkwijze niet hanteren.

Een belangrijk voordeel van deze werkwijze is dat daarbij een persoonsgerichte aanpak mogelijk is. Zo kan bij klantcontact inzicht worden geboden in alle openstaande vorderingen van een persoon, kan de Betalingsregeling Rijk⁷ worden gebruikt, kan het Vorderingenoverzicht Rijk⁸ worden gebruikt en kan bundeling van verschillende vorderingen plaatsvinden bij de eventuele inzet van een deurwaarder (wat leidt tot minder betekenskosten voor de betrokkene). Een dergelijke persoonsgerichte aanpak is daarmee in het belang van de betrokkene.

⁵ Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad van 24 februari 2005 inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties.

⁶ European Car and Driving Licence Information System.

⁷ Met de Betalingsregeling Rijk wordt de mogelijkheid geboden voor een gezamenlijke betalingsregeling voor alle openstaande vorderingen bij de aangesloten overheidsorganisaties. De meest recente versie is vastgelegd in de "Beleidsregels betalingsregelingen Rijk 2024 II".

⁸ Met het Vorderingenoverzicht Rijk wordt een eenvoudig, veilig en actueel overzicht gegeven in de financiële verplichtingen van een betrokkene aan overheidsorganisaties.

In het merendeel van de gevallen zal de geboortedatum overigens niet worden verwerkt om de juiste debiteur vast te stellen voor het opleggen van een boete. Immers, vaak worden vrachtwagens gehouden door bedrijven met rechtspersoonlijkheid, zoals besloten vennootschappen. In die gevallen kan worden volstaan met de verwerking van het KvK-nummer en de daaraan gekoppelde NAW-gegevens. Het Besluit vrachtwagenheffing maakt dit reeds mogelijk.

Burgerservicenummer

Op grond van artikel 10 van de Wet algemene bepalingen Burgerservicenummer mag het CJIB reeds het Burgerservicenummer (BSN) van een houder van een motorrijtuig verwerken. In het voorliggende besluit wordt het BSN echter, ter verduidelijking, toegevoegd aan de persoonsgegevens die ten behoeve van de handhaving mogen worden verwerkt. Zo kan mogelijke verwarring in de praktijk worden voorkomen.

Het BSN wordt niet verwerkt als sprake is van een houder met rechtspersoonlijkheid. Zie voor een nadere uitleg hierboven, onder het kopje 'geboortedatum'.

Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)

De in deze paragraaf genoemde verwerkingen van persoonsgegevens zijn nodig voor de uitvoering van de vrachtwagenheffing. Daarbij moet wel worden voldaan aan het proportionaliteitsvereiste en het vereiste van subsidiariteit als bedoeld in artikel 5, van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).⁹ Alleen die gegevens zijn aangewezen waarmee het doel – bijvoorbeeld het informeren van houders die nog geen dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten – bereikt kan worden. Zonder die verwerking is een goede uitvoering van de vrachtwagenheffing niet mogelijk. Er worden geen onnodige gegevens verwerkt. De aanwijzing van de persoonsgegevens in dit besluit voldoet daarmee aan het proportionaliteitsbeginsel en het vereiste van subsidiariteit. De door de voorliggende wijziging van het Besluit nieuw toegevoegde verwerking van persoonsgegevens is betrokken in een Data Protection Impact Assessment (DPIA).¹⁰ De wijzigingen in het Besluit vrachtwagenheffing leiden niet tot andere risico's en noodzaken niet tot extra maatregelen ter beheersing van de reeds bestaande risico's van gegevensverwerking, zoals beschreven in het Privacy Impact Assessment vrachtwagenheffing uit 2019.¹¹ Het DPIA is aangeboden aan de functionaris voor de gegevensbescherming van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, die toezicht houdt op de verwerking van persoonsgegevens onder de verantwoordelijkheid van de Minister.

4. Gevolgen

Dit besluit leidt niet tot extra financiële gevolgen ten opzichte van de voornoemde wijziging van de Wet vrachtwagenheffing, noch tot extra regeldruk voor houders van vrachtwagens of dienaarbieders.¹² Wel biedt dit besluit duidelijkheid aan houders, door te regelen met welke voertuigdocumenten de CO₂-emissieklasse kan worden vastgesteld.

Dit besluit heeft beperkte gevolgen voor de uitvoering. Als gevolg van dit besluit kan de tolheffer de naam, het adres, de woonplaats en de contactgegevens registreren van een houder die geen dienstverleningsovereenkomst heeft. Dat maakt het mogelijk dat deze houder wordt geïnformeerd over zijn verplichting om alsnog een

⁹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (Algemene verordening gegevensbescherming) (PbEU 2016, L 119).

¹⁰ PM Vindplaats.

¹¹ <https://www.vrachtwagenheffing.nl/documenten/rapporten/2019/06/18/privacy-impact-assessment-def>.

¹² De regeldrukgevolgen voor houders en dienaarbieders m.b.t. CO₂-differentiatie zijn in hoofdstuk 5 van de memorie van toelichting bij de wetswijziging beschreven (Kamerstukken II 2024/25, 36626, nr. 3, p. 14 e.v.).

dienstverleningsovereenkomst te sluiten, om te voorkomen dat hem in de toekomst een boete wordt opgelegd.

Daarnaast is geregeld welke persoonsgegevens de tolheffer mag verwerken van houders van een vrijgestelde vrachtwagen. Dat maakt het mogelijk om deze houders te informeren over hun vrijstelling, dan wel over het feit dat het kenteken is geregistreerd als behorend bij een voertuig waarvoor geen vrachtwagenheffing verschuldigd is.

5. Advisering en consultatie

5.1 Vooroverleg

Bij de voorbereiding van dit ontwerpbesluit is RDW als uitvoeringsorganisatie nauw betrokken geweest. De vervoerssector is geïnformeerd.

5.2 Toetsen en adviezen

Het ontwerpbesluit is voorgelegd aan de RDW, het CJIB, het Adviescollege Toetsing Regeldruk en de Autoriteit Persoonsgegevens.

RDW

De RDW concludeert dat de voorgestelde wijzigingen in het besluit van beperkte impact zijn op de realisatie en de aanstaande exploitatie van de vrachtwagenheffing en dat deze uitvoerbaar zijn.

CJIB

Het CJIB concludeert dat de juridische basis voor de reguliere handhavingstaken van de vrachtwagenheffing voldoende is om de voor het CJIB beoogde taken uit te voeren. Wel wijst het CJIB erop dat voor het overdragen van boetes aan het buitenland de verwerking van andere persoonsgegevens nodig is. Het CJIB suggereert om uit oogpunt van transparantie alle persoonsgegevens in het Besluit vrachtwagenheffing op te nemen. Hier is van afgezien, omdat de persoonsgegevens die nodig zijn voor inning van een bestuurlijke boete van houders die in het buitenland zijn gevestigd, zijn opgesomd in het Uitvoeringsbesluit wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie (zie ook paragraaf 3.2 van deze nota van toelichting, onder het kopje 'Schrappen van 'uitsluitend)'). Het is daarom niet nodig deze gegevens ook op te nemen in het Besluit vrachtwagenheffing. Wel is, op verzoek van het CJIB, in paragraaf 3.2 van deze nota van toelichting een verwijzing toegevoegd naar Kaderbesluit 2005/214/JBZ, dat is geïmplementeerd in onder meer het genoemde Uitvoeringsbesluit.

Adviescollege toetsing regeldruk (ATR)

ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen gevolgen voor de regeldruk heeft.

Autoriteit Persoonsgegevens (AP)

De AP heeft geen opmerkingen bij het besluit.

5.3 Internetconsultatie

De internetconsultatie heeft in totaal 5 reacties opgeleverd. Vier daarvan waren van particulieren en bedrijven. Die reacties hadden geen betrekking op dit besluit. Eén reactie is ingediend door Transport en Logistiek Nederland (TLN). Deze organisatie is positief over de vrachtwagenheffing en doet een suggestie om de term conformiteitsverklaring te hanteren. Deze suggestie is verwerkt in deze nota van toelichting (paragraaf 3.1).

6. Inwerkingtreding

Het besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Daarbij zal worden aangesloten bij inwerkingtreding van de al eerder aangehaalde wijziging van de Wet vrachtwagenheffing.

Artikelsgewijs deel

Artikel I, onderdeel A (wijziging van artikel 3 van het Besluit vrachtwagenheffing)

Artikel 3 regelde dat de houder bij het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst het kentekenbewijs of daaraan gelijkwaardig voertuigdocument over moet leggen. Met de in paragraaf 1 van het algemeen deel van deze nota van toelichting genoemde wetswijziging echter is een aantal wijzigingen aangebracht in de regels over de over te leggen voertuigdocumenten. De houder moet bij het sluiten een dienstverleningsovereenkomst altijd het kentekenbewijs van de vrachtwagen overleggen, of een daaraan gelijkwaardig voertuigdocument (tenzij hij met dezelfde dienstaanbieder al een dienstverleningsovereenkomst in een ander EU-land heeft gesloten, en in dat verband dus al eerder een kentekenbewijs aan deze dienstaanbieder over heeft gelegd). Dat is geregeld in de gewijzigde wet (artikel 8, derde lid). Aan de hand van dit kentekenbewijs of gelijkwaardig document stelt de dienstaanbieder vast dat degene die de overeenkomst sluit ook de houder is van de vrachtwagen. In veel gevallen kan de dienstaanbieder aan de hand van het kentekenbewijs of gelijkwaardig document tevens bepalen wat de euro-emissieklasse, de toegestane maximummassa en de CO₂-emissieklasse van de vrachtwagen is. In die gevallen zou het voor de houder een onnodige administratieve last zijn om aanvullende voertuigdocumenten aan te leveren. De gewijzigde wet regelt daarom dat de houder de *mogelijkheid* (en dus niet de *verplichting*) heeft om bij algemene maatregel van bestuur te bepalen aanvullende voertuigdocumenten over te leggen. Welke voertuigdocumenten dat zijn, is in dit besluit bepaald. Het gaat om het certificaat van overeenstemming (CVO), het klanteninformatiedossier, ook wel Customer Information File (CIF) genoemd, het conformiteitsbewijs en het individueel goedkeuringsbewijs. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar paragraaf 3.1 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Artikel I, onderdelen B en C (wijziging van de artikelen 4 en 5 van het Besluit vrachtwagenheffing)

Voor een toelichting op deze wijzigingen wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Artikel II (inwerkingtreding)

Voor een toelichting wordt verwezen naar paragraaf 6 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,