



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 30.8.2012  
COM(2012) 474 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE**

**Tenuitvoerlegging van de Europese elektronische tolheffingsdienst**

(Voor de EER relevante tekst)

## MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

### Tenuitvoerlegging van de Europese elektronische tolheffingsdienst

(Voor de EER relevante tekst)

#### 1. INLEIDING

Het doel van Richtlijn 2004/52/EG is te zorgen voor interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Europese Unie<sup>1</sup>. Deze richtlijn voorziet in de oprichting van een Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS) ter aanvulling van de nationale elektronische tolheffingsdiensten van de lidstaten.

De twee belangrijkste belanghebbenden zijn:

- Tolheffende instanties, die hun activiteiten uitvoeren namens een lidstaat of in het kader van een concessieovereenkomst met een lidstaat, de infrastructuur beheren en tol innen van voertuigen die gebruik maken van het netwerk dat zij beheren.
- Aanbieders van Europese elektronische tolheffingsdiensten (EETS-aanbieders), die alle nodige apparatuur en diensten leveren waarmee automobilisten en vrachtvervoerders zich toegang kunnen verschaffen tot alle tolinfrastructuur in de EU en die ervoor zorgen dat vergoedingen voor het gebruik van hun netwerk worden betaald aan de tolheffende instanties.

In artikel 3, lid 4, van de richtlijn is bepaald dat lidstaten die over nationale elektronische tolheffingssystemen beschikken, erop toezien dat de exploitanten de Europese elektronische tolheffingsdienst uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van het besluit tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst aanbieden voor zware vrachtvoertuigen, en uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding aan alle andere categorieën voertuigen.

Beschikking 2009/750/EG van de Commissie tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst<sup>2</sup> is op 8 oktober 2009 meegedeeld aan de lidstaten en dus op die datum van kracht geworden. In deze uitvoeringsbeschikking is bepaald welke essentiële eisen in de hele EU voor deze dienst gelden en zijn de verplichte normen, technische specificaties en operationele regels vastgesteld. De belangrijkste verplichtingen zijn:

- (1) De lidstaten moeten nationale elektronische registers bijhouden van de netwerken waarop tol wordt geheven, de tolheffende instanties en de aanbieders van de tolheffingsdienst die volgens hen in aanmerking komen voor registratie, en deze elektronisch toegankelijk maken voor het publiek. Zij moeten ook een bemiddelende instantie oprichten die er mede voor zorgt dat de onderhandelingen over overeenkomsten tussen tolheffende instanties en EETS-aanbieders vlot verlopen.
- (2) Tolheffende instanties moeten ervoor zorgen dat hun elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in overeenstemming zijn met de technische normen in de wetgeving en moeten hun contractvoorwaarden openbaar maken; ze moeten op niet-discriminerende wijze toegang verlenen aan alle geregistreerde EETS-aanbieders.

---

<sup>1</sup> PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

<sup>2</sup> PB L 268 van 13.10.2009, blz. 11.

- (3) EETS-aanbieders moeten geregistreerd zijn in de lidstaat waar ze zijn gevestigd. Binnen 24 maanden nadat ze zijn geregistreerd, moeten ze de volledige aan tolheffing onderhevige Europese weginfrastructuur bestrijken. EETS-aanbieders staan met elkaar in concurrentie: elke weggebruiker mag vrij een overeenkomst sluiten met de aanbieder van zijn/haar keuze.

Krachtens artikel 21 van Beschikking 2009/750/EG moet de Commissie een verslag opstellen over de voortgang van de EETS-ontwikkeling. In deze mededeling wordt eerst het EETS in de ruimere context van het Europees vervoersbeleid gesitueerd. Vervolgens wordt de voortgang bij de tenuitvoerlegging toegelicht en ten slotte wordt uiteengezet welke stappen volgens de Commissie moeten worden genomen om het EETS operationeel te maken.

## **2. DE CONTEXT VAN HET EUROPEES VERVOERSBELEID**

Een efficiënte interne markt is noodzakelijk voor economische groei en welvaart en maakt vlot, snel en veilig vervoer van goederen en personen in de hele Unie mogelijk. Dit vergt goed ontwikkelde, onderhouden en efficiënt beheerde infrastructuur.

Om de financiering en het beheer van weginfrastructuur te vergemakkelijken, is het Europese vervoersbeleid steeds uitgegaan van de beginselen "de gebruiker betaalt" en "de vervuiler betaalt". Tolheffingen, d.w.z. heffingen op basis van de afgelegde afstand, het type voertuig (bijv. op basis van hun milieuprestaties en de mate waarin zij slijtage veroorzaken) en/of zelfs tijd (bijv. de periode van de dag), is een eerlijke en efficiënte manier om deze beginselen ten uitvoer te leggen. Tol vormt een objectieve manier om te betalen voor mobiliteit en geeft het juiste prijssignaal aan weggebruikers. Door tolheffingen kunnen de inkomsten worden gegenereerd die nodig zijn om de weginfrastructuur te onderhouden en te ontwikkelen en om de vraag naar vervoer te beheren (bijv. het verkeer op piekmomenten doen afnemen of vervoerskeuzes beïnvloeden) of kunnen schonere voertuigen worden aangemoedigd.

Er wordt steeds meer gebruik gemaakt van tolheffing. Tweeëntwintig lidstaten heffen op delen van hun wegennet tol voor zware vrachtwagens en twaalf lidstaten voor lichte particuliere voertuigen. In totaal zijn er in de EU 72 000 km tolwegen, waarvan 60 % is uitgerust met elektronische tolsystemen en 40 % onder een vignetregeling valt. Meer dan 20 miljoen weggebruikers, automobilisten of vrachtovervoerders zijn geabonneerd op elektronische wegentolsystemen.

Door te zorgen voor volledige Europese interoperabiliteit van de technologieën voor elektronische tolheffing kunnen schaalvoordelen worden gerealiseerd en kunnen de kosten van de tolinningsapparatuur worden gedrukt. De Europese elektronische tolheffingsdienst zal het gemakkelijker maken voor grensoverschrijdende gebruikers, inclusief occasionele gebruikers, om de wegentol te betalen<sup>3</sup>. De gebruikers zullen ook gemakkelijker aanvaarden dat zij moeten betalen voor het gebruik van wegen als de betalingsmiddelen interoperabel zijn op Europees niveau.

In haar witboek uit 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte" heeft de Commissie mogelijke maatregelen toegelicht om de ontwikkeling en harmonisering van wegentol te versnellen. Zij benadrukte dat de Europese elektronische tolheffingsdienst kan helpen om wegentolstrategieën die bijdragen tot een duurzaam vervoerssysteem te bevorderen en om de wegentol gemakkelijker te doen aanvaarden door de gebruikers.

---

<sup>3</sup> De huidige tolsystemen maken gebruik van dure en omslachtige oplossingen voor occasionele gebruikers, die meestal niet op gelijke voet worden behandeld met de regelmatige gebruikers.

Ter gelegenheid van de recente wijziging van de Eurovignetrichtlijn inzake wegentol voor zware vrachtvoertuigen<sup>4</sup>, hebben het Europees Parlement en de Raad de Commissie verzocht om "toe te zien op de vorderingen die worden geboekt [in het kader van de richtlijn] met het oog op de invoering, binnen de overeengekomen termijnen, van een echt Europese elektronische tolheffingsdienst" en om "de samenwerking tussen de lidstaten te bevorderen die noodzakelijk kan blijken om de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen op Europees niveau te waarborgen."

Met name "wanneer een lidstaat de tolgelden of gebruiksrechten uitsluitend int door middel van een systeem dat het gebruik van apparatuur aan boord van voertuigen vergt, zorgt hij ervoor dat geschikte apparaten, die voldoen aan de eisen van Richtlijn 2004/52/EG [...], door alle gebruikers kunnen worden verkregen onder redelijke administratieve en financiële voorwaarden"<sup>5</sup>.

### 3. GEBOEKTE VOORUITGANG

De vooruitgang die geboekt is bij de uitrol van de EETS is teleurstellend. Ondanks de vaststelling van Beschikking 2009/750/EG, waarin de noodzakelijke technische specificaties en eisen en de contractuele regels voor het aanbieden van de EETS zijn uiteengezet, en ondanks de inspanningen van de Europese Commissie<sup>6</sup> en de maturiteit van de toltechnologieën, is de Europese elektronische tolheffingsdienst nog geen realiteit in het dagelijkse leven van de weggebruikers. Niet alle lidstaten en belanghebbenden hebben het noodzakelijke engagement aan de dag gelegd om de regelgevende en operationele context van de dienst op hun niveau te voltooien. Tot 2009 hebben de meeste lidstaten die nationale of lokale elektronische tolheffingssystemen hebben ingevoerd, dit gedaan zonder de nodige aandacht te besteden aan de toekomstige Europese dimensie van deze dienst en het in de richtlijn uiteengezette tijdschema. Het feit dat de EETS niet of niet binnen de geplande agenda ten uitvoer is gelegd, is niet te wijten aan technische redenen. Technisch is het niet ingewikkelder om te zorgen voor pan-Europese interoperabiliteit van elektronische wegentolsystemen dan voor pan-Europese roaming van mobiele telefoons of wereldwijde interoperabiliteit van kredietkaarten.

Sommige belanghebbenden hebben een aantal mogelijke verklaringen gegeven voor de bovenvermelde vertragingen, maar de meeste daarvan zijn niet meer geldig of hebben betrekking op problemen waarvoor oplossingen bestaan:

- Een van de verklaringen was dat in de Europese wetgeving alleen een kader voor de EETS wordt gedefinieerd. Dit argument houdt geen steek, want in de wetgeving is een duidelijke reeks noodzakelijke regels en verplichtingen vastgesteld. Overeenkomstig het beleid van de Commissie om de dienstenmarkten zoveel mogelijk open te houden voor concurrentie wordt het aanbieden van de dienst in de beschikking van de Commissie overgelaten aan marktbeslissingen, en dan vooral het ontstaan van EETS-aanbieders.
- Een ander argument was dat de EETS niet interessant is uit commercieel oogpunt. Het is echter nog te vroeg om al conclusies te trekken; het lijkt geen twijfel dat er wel degelijk vraag is:

---

<sup>4</sup> Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42-50.

<sup>5</sup> Overweging 31 en het bij Richtlijn 2011/76/EU ingevoegde artikel 7 decies.

<sup>6</sup> Zoals uitgebreide studies door deskundigengroepen en de CESARE-projecten.

- Op dit ogenblik is 25 % van het vrachtvervoer over de weg grensoverschrijdend en naar verwachting zal dat cijfer tegen 2030 stijgen tot 30 %. De EETS zal in de toekomst dus nog interessanter worden voor dienstenaanbieders. Bovendien hebben beroepsverenigingen van vervoerders, op nationaal en Europees niveau, herhaaldelijk aangegeven dat zij vragende partij zijn voor een pan-Europees interoperabel elektronisch tolsysteem, wat neerkomt op een duidelijke oproep voor een EETS.
  - Ongeveer tien organisaties hebben duidelijk te kennen gegeven dat zij zich als EETS-aanbieder willen laten registreren en hebben onlangs een Europese beroepsvereniging opgericht (AETIS)<sup>7</sup>. Hoewel op dit ogenblik nog geen enkele EETS-aanbieder officieel geregistreerd is, heeft volgens de informatie die de Commissie heeft ontvangen minstens één geïnteresseerde EETS-aanbieder zijn nationale autoriteiten gecontacteerd om te worden geregistreerd. De registratie werd echter geweigerd omdat het juridische en administratieve kader nog niet klaar was.
  - De aan de gang zijnde ontwikkeling of uitbreiding van regelingen voor wegentolheffing in de EU zullen leiden tot nieuwe marktkansen voor EETS-aanbieders. Vier lidstaten<sup>8</sup> hebben plannen om in de volgende drie jaar nieuwe tolsystemen in te voeren die het volledige grondgebied bestrijken en diverse andere lidstaten werken aan de uitbreiding van bestaande tolregelingen. In het witboek inzake een interne Europese vervoersruimte zijn een aantal acties uiteengezet die de invoering van wegentolsystemen verder moeten bevorderen<sup>9</sup>.
- De invoering van de EETS zou ook worden gehinderd door de lange levenscyclus van de bestaande nationale regelingen en de aanpassing van deze regelingen aan de EETS alvorens ze aflopen, zou extra kosten met zich meebrengen. Dit argument lijkt echter niet langer steek te houden. De meeste systemen die momenteel in gebruik zijn, dateren van midden de jaren 90 en de technologische levensduur ervan is bijna verstreken. Ten tijde van de vaststelling van Richtlijn 2004/52/EG was de wetgever overigens duidelijk van mening dat de investeringen die nodig zijn om over te schakelen op volledig interoperabele systemen moeten worden gedaan, ook al werd een zekere mate van flexibiliteit gelaten voor wat de verdeling van de kosten voor de financiering van de benodigde investeringen tussen de belanghebbenden betreft. Investeringskosten of een gedeelte ervan kunnen bijvoorbeeld worden gefinancierd door de invoering van nieuwe toltarieven. Met andere woorden, alle weggebruikers die tol moeten betalen, en dus niet alleen de EETS-gebruikers, kunnen financieel bijdragen tot de financiering van deze investeringen aangezien de kosten van de

---

<sup>7</sup> AETIS: Association of Electronic Toll and Interoperable Services, opgericht op 22 december 2011.

<sup>8</sup> FR, BE, HU en DK.

<sup>9</sup> Doelstelling 10: werk maken van de algemene toepassing van het principe "de gebruiker/de vervuiler betaalt"...om inkomsten te genereren en de financiering van toekomstige vervoersinvesteringen te waarborgen.

Bladzijde 15: Externe kosten (lawaaï, verontreiniging...) kunnen worden geïnternaliseerd door heffingen op weggebruik: 1 Voorstel tot wijziging van het eurovignet, 2. Verder zal worden onderzocht of op het volledige interstedelijke netwerk geleidelijk een bindende geharmoniseerde internaliseringsregeling voor bedrijfsvoertuigen kan worden ingevoerd...

Actie 32: Een EU-kader voor tolsystemen in steden.

Actie 39: Slimme tarieven en belastingen / Onderzoek van de bestaande tolheffingsystemen voor auto's.../ De internalisering van de externe kosten voortzetten...

EETS kunnen worden beschouwd als infrastructuurkosten die volgens Richtlijn 1999/62/EG (de Eurovignetrichtlijn) in rekening mogen worden gebracht.

Ondanks de vertragingen **hebben toch een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden:**

- De lidstaten hebben hun nationaal elektronisch register opgezet, waarin vermeld is welke tolwegen op hun grondgebied onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2004/52/EG vallen. De tolheffende instanties hebben hun EETS-gebiedsverklaringen gepubliceerd, waarin de algemene voorwaarden voor het aanbieden van EETS op hun infrastructuur zijn uiteengezet en die de basis vormen voor de contracten tussen de tolheffende instanties en EETS-aanbieders.
- Een aantal nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor elektronische wegentolinning hebben een informele groep opgericht, de zogenaamde Stockholmgroep<sup>10</sup>; binnen deze groep werken zij actief samen om de Europese elektronische tolheffingsdienst uit te rollen en goede praktijken uit te wisselen. Deze groep werkt ook samen met AETIS<sup>7</sup>.
- Europese normalisatieorganisaties hebben aanzienlijke vooruitgang geboekt op het gebied van elektronische tolinning en EETS-normalisatie, ook voor satellietgebaseerde tolsystemen. Er zijn testprocedures voor mobiele en vaste apparatuur<sup>11</sup> en een belangrijke norm<sup>12</sup> voor de uitwisseling van informatie tussen dienstverleners en tolheffende instanties bij satellietgebaseerde tolsystemen goedgekeurd.
- De Commissie heeft in 2010 de "Guide for the application of Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council and of Commission Decision 2009/750/EC"<sup>13</sup> gepubliceerd, een referentiehandleiding voor professionele belanghebbenden die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van de Europese elektronische tolheffingsdienst.
- Na raadpleging van alle betrokken belanghebbenden werkt de Commissie momenteel aan richtsnoeren voor de interpretatie van de concepten in bijlage I bij Beschikking 2009/750/EG. Deze richtsnoeren, die weldra zullen worden bekendgemaakt, geven aan hoe de bemiddelende instanties ervoor moeten zorgen dat de contractvoorwaarden voor toegang tot het netwerk van de tolheffende instanties billijk, redelijk en niet-discriminerend zijn. In deze richtsnoeren worden ook mogelijke modellen voor de verdeling van heffingen en vergoedingen tussen professionele belanghebbenden toegelicht. Ten slotte komen ook EETS-tenuitvoerleggingsproblemen aan bod, zoals de kosten voor het beoordelen van de interoperabiliteit en het uitvoeren van gebruiksgeschiktheidstesten.
- Overeenkomstig artikel 18 van Beschikking 2009/750/EG is een coördinatiegroep opgericht van de instanties die gemachtigd zijn om de "overeenstemming met de specificaties" of de "gebruiksgeschiktheid" van EETS-apparatuur te certificeren. Deze groep zal richtsnoeren opstellen die ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan het tolcomité, dat gemeenschappelijke procedures zal vaststellen voor het uitvoeren van gebruiksgeschiktheidstesten. Veertien certificeringsinstanties

---

<sup>10</sup> Ministeries of nationale autoriteiten van AT, DE, DK, FI, FR, HU, IE, NL, PL, SE, SI, VK, CH en NO zijn lid van de Stockholmgroep.

<sup>11</sup> Normen CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 en TS 25110.

<sup>12</sup> Norm CEN/ISO EN 12855.

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service_en.pdf)

uit zes lidstaten tonen belangstelling om formeel te worden aangemeld bij de Commissie.

- Professionele belanghebbenden zijn zich steeds meer bewust van hun respectieve rechten en plichten<sup>14</sup>. Zij zijn het er algemeen over eens dat de uitrol van de EETS sneller verloopt en dat veel onderdelen die essentieel zijn voor de EETS al zijn geïnstalleerd. Fabrikanten nemen steeds vaker contact op met de diensten van de Commissie om aanvullende informatie of verduidelijking te vragen. Er zijn contractonderhandelingen gestart tussen potentiële EETS-aanbieders en tolheffende instanties.
- Om ervaring op te doen met zowel technische als contractuele interoperabiliteit hebben sommige tolheffende instanties joint ventures opgericht die klanten boordapparatuur aanbieden die gebruikt kan worden op alle netwerken onder hun verantwoordelijkheid ("EasyGo+", een contractuele interoperabiliteitsdienst die momenteel ten uitvoer wordt gelegd en die een combinatie vormt van de verschillende DSRC-technologieën die in Denemarken, Zweden, Noorwegen en Oostenrijk worden gebruikt, en "TOLL2GO", een technische interoperabiliteitsdienst die al operationeel is en die zorgt voor DSRC/satelliet-interoperabiliteit tussen Oostenrijk en Duitsland). Andere tolheffende instanties zijn zelfs nog verder gegaan: er is een overeenkomst bereikt inzake technische en contractuele interoperabiliteit tussen TIS-PL en VIA-T, waardoor regionale dienstverleners elektronische toldiensten kunnen aanbieden die betrekking hebben op tolgebieden in Spanje en Frankrijk.

Er blijven echter **nog een aantal problemen bestaan**:

- De tenuitvoerlegging van de EETS wordt nog steeds gehinderd door een gebrek aan samenwerking tussen de verschillende groepen belanghebbenden, waarvan de meeste te weinig betrokkenheid aan de dag hebben gelegd om problemen van gemeenschappelijk belang op te lossen. De inspanningen van de lidstaten bleven tot dusver beperkt tot afzonderlijke nationale interoperabiliteit, die nu in de meeste landen met elektronische tolsystemen een feit is. Om de EETS tijdig ten uitvoer te kunnen leggen onder billijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden moet een nieuwe stap worden gezet in de richting van pan-Europese interoperabiliteit.
- De meeste lidstaten moeten hun nationaal kader nog voltooien, zodat potentiële EETS-aanbieders weten hoe ze zich in de praktijk moeten registreren en waar ze klacht kunnen indienen in geval van obstructief gedrag van tolheffende instanties. Totnogtoe hebben slechts twee lidstaten met elektronische wegentolsystemen een bemiddelende instantie opgericht waarbij dergelijke klachten kunnen worden ingediend<sup>15</sup>. In alle andere lidstaten zijn nog steeds besprekingen aan de gang om het desbetreffende wet- en regelgevingskader vóór oktober 2012 te voltooien.
- Sommige tolheffende instanties stellen een contractbepaling voor waarbij het contract automatisch wordt beëindigd als de EETS-aanbieder binnen 24 maanden

---

<sup>14</sup> De professionele belanghebbenden zijn in 2011 geraadpleegd aan de hand van een vragenlijst en tijdens een conferentie.

<sup>15</sup> De belangrijkste taak van de nationale bemiddelende instantie is, op verzoek, na te gaan of billijke en niet-discriminerende contractvoorwaarden worden aangeboden aan alle EETS-aanbieders op alle EETS-tolgebieden op het grondgebied van de lidstaat, d.w.z. dat de contractvoorwaarden die door tolheffende instanties aan verschillende EETS-aanbieders worden opgelegd niet-discriminerend mogen zijn en een eerlijke weerspiegeling moeten vormen van de kosten en risico's van de contractpartijen.

geen volledige Europese dekking tot stand heeft gebracht<sup>16</sup>. Deze bepaling leidt tot aanzienlijke bedrijfsrisico's en ontmoedigt potentiële EETS-aanbieders. Dit was niet de bedoeling van de wetgever, die met deze bepaling enkel wilde voorkomen dat een EETS-aanbieder zich alleen op de meest winstgevende markten zou concentreren en de dienstverlening in de andere gebieden op de lange baan zou schuiven. Alleen de overheid kan beslissen of een EETS-aanbieder zijn status verliest; zij mag dit alleen beslissen als de betrokken organisatie geen duidelijk voornemen getoond heeft om volledige Europese dekking te bereiken.

- De totale kosten die bepaalde tolheffende instanties doorberekenen aan EETS-aanbieders voor het beoordelen van de interoperabiliteit en het uitvoeren van gebruiksgeschiktheidstesten kunnen een hinderpaal voor markttoegang vormen. Zoals eerder al uitgelegd, moeten professionele belanghebbenden echter gebruikmaken van de mogelijkheden die de Eurovignetwetgeving biedt om de mogelijke financiële risico's van tolheffende instanties en EETS-aanbieders te beperken.
- Het zou kunnen dat een aantal lopende concessieovereenkomsten moet worden gewijzigd. Zo is het mogelijk dat tolheffende instanties de toltarieven moeten aanpassen om de nodige investeringen voor de aanpassing van hun infrastructuur te kunnen financieren. In het geval van wegentol worden de concessiecontracten voor tolheffing gesloten tussen een tolheffende instantie en de lidstaat of een agentschap dat onder rechtstreekse controle van de overheid staat. Het is dus in de eerste plaats de betrokken lidstaat die verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van de EETS op zijn grondgebied en die, indien nodig, de bestaande concessiecontracten kan wijzigen.

#### **4. VOLGENDE STAPPEN**

Om de tijdige invoering van de EETS door de lidstaten en de sector te faciliteren en om de nodige samenwerking te bevorderen, zoals gevraagd door het Europees Parlement en de Raad, zijn de volgende acties noodzakelijk:

##### **(1) De uniforme tenuitvoerlegging van de beschikking versnellen**

- De Commissie en de lidstaten zullen de werkzaamheden van het bij Richtlijn 2004/52/EG opgerichte tolcomité opdrijven. De lidstaten moeten dringend hun verplichtingen uit hoofde van Beschikking 2009/750/EG nakomen, met name wat de aanwijzing van hun nationale bemiddelende instantie (artikel 10) betreft. De Commissie zal indien nodig inbreukprocedures inleiden.
- De Commissie zal toezicht houden op de tenuitvoerlegging van de EETS door de lidstaten, onder meer in het licht van haar nota met richtsnoeren voor de interpretatie van de concepten in bijlage I bij Beschikking 2009/750/EG. De lidstaten en nationale bemiddelende instanties moeten deze richtsnoeren toepassen in hun contacten met tolheffende instanties en potentiële EETS-aanbieders. Deze laatste moeten ze ook toepassen in hun contractonderhandelingen. Voorts zal de Commissie een Europees netwerk van nationale bemiddelende instanties oprichten, dat zal bijdragen tot de totstandbrenging van een gelijk speelveld voor professionele EETS-belanghebbenden in de hele EU.

---

<sup>16</sup> In artikel 4, lid 1, van Beschikking 2009/750/EG inzake de rechten en plichten van EETS-aanbieders is bepaald dat EETS-aanbieders binnen een termijn van 24 maanden alle EETS-gebieden in de Gemeenschap moeten bestrijken.



- De lidstaten moeten erop toezien dat contractbepalingen waarbij het contract automatisch wordt beëindigd als een EETS-aanbieder niet binnen 24 maanden het volledige Europese grondgebied bestrijkt, niet worden toegestaan. Dergelijke bepalingen gaan in tegen het gewenste nuttige effect van Beschikking 2009/750/EG. Als deze praktijken blijven bestaan, zal de Commissie inbreukprocedures inleiden.
- De Commissie zal binnen de structuur van de huidige EETS-wetgeving een initiatief nemen om een uniforme reeks protocollen voor gebruiksgeschiktheidstesten op te stellen, ook wat de beveiligingsaspecten betreft, teneinde de afwijkingen tussen de protocollen van de verschillende tolheffende instanties te beperken; dit moet op zijn beurt bijdragen tot een vermindering van de kosten die worden doorberekend aan EETS-aanbieders.
- De Commissie zal samen met de belanghebbenden een uitgebreid platform voor het uitwisselen van informatie opzetten, waarbij actuele informatie over de EETS wordt verstrekt via één toegangspunt op internet. Dit platform zal ook bijdragen tot de uitwisseling van beste praktijken en de verspreiding van up-to-date informatie over de EETS tussen professionele belanghebbenden.

## **(2) Een stapsgewijze benadering**

Als eerste stap op weg naar volledige Europese interoperabiliteit moeten de lidstaten met een aanzienlijk verkeersvolume op het trans-Europese netwerk de grensoverschrijdende interoperabiliteit van hun elektronische wegentolsystemen stimuleren. Deze projecten voor vroege uitrol zullen op regionale basis worden aangemoedigd zodat ze in een latere fase zo snel mogelijk kunnen worden uitgebreid naar alle elektronische tolweginfrastructuur in de EU en concrete ervaring kunnen opleveren bij het oplossen van praktische EETS-problemen.

Om ervoor te zorgen dat deze projecten op schaal van de hele Unie kunnen worden toegepast, is het belangrijk dat er voldoende tolheffende instanties en lidstaten bij worden betrokken. De kennis die wordt opgedaan bij het uitvoeren van deze regionale projecten, welke volledig beantwoorden aan het beginsel van één contract/één boordapparaat, moet effectief worden uitgewisseld met alle belanghebbenden.

De Commissie is bereid technische bijstand te verlenen aan deze regionale initiatieven en na te gaan of financiële steun kan worden verstrekt aan grootschalige regionale projecten in het kader van het TEN-V-programma. Elektronische tolsystemen vormen een integrerend onderdeel van het trans-Europees netwerk (artikel 9, lid 3, van Besluit 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet<sup>17</sup>) en komen dus in aanmerking voor financiële steun van de EU. De Commissie zal overwegen om in het volgende TEN-V-werkprogramma een sectie over de EETS en dergelijke regionale projecten op te nemen. Afhankelijk van de vaststelling van het werkprogramma is het mogelijk dat tegen het einde van het jaar een oproep tot het indienen van voorstellen wordt gedaan.

## **(3) Van nabij toezicht houden op de ontwikkelingen en, indien nodig, nieuwe initiatieven nemen**

Wanneer de lidstaten nieuwe projecten opstarten of concessies verlengen, moeten zij systematisch nagaan of de EETS-eisen zijn nageleefd. De Commissie zal, in het kader van artikel 7 nonies van Richtlijn 1999/62/EG (Eurovignet) een negatief advies

<sup>17</sup> PB L 204 van 5.8.2010, blz. 1.

uitbrengen over aangemelde nieuwe tolregelingen als deze regelingen geen systeem bevatten dat volledig verenigbaar is met de EETS.

Wanneer geschillen tussen tolheffende instanties en EETS-aanbieders niet kunnen worden opgelost door de bemiddelende instantie zal de Commissie de geschilpunten onderzoeken en nagaan of de regelingen tussen de tolheffende instanties en hun bestaande lokale/nationale dienstverleners discriminerend zijn in vergelijking met die welke zijn voorgesteld aan EETS-aanbieders.

Ten slotte zij erop gewezen dat in het witboek Vervoer is aangegeven dat de Commissie, wanneer ondanks al deze inspanningen uit haar beoordeling blijkt dat midden 2013 geen substantiële vooruitgang is geboekt en er geen interoperabele elektronische toldienst op substantiële schaal beschikbaar is, zich het recht voorbehoudt een nieuw initiatief voor te stellen aan het Europees Parlement en de Raad.

De Commissie bevestigt nogmaals dat zij vast voornemens is alle nodige maatregelen te nemen om de volledige technische en operationele interoperabiliteit van Europese wegentolsystemen tot stand te brengen. Samen met de belanghebbenden zal zij haar inspanningen opdrijven om een echte EU-wijde elektronische toldienst ter beschikking te stellen aan alle geïnteresseerde weggebruikers<sup>18</sup>.

De Europese industrie staat momenteel wereldwijd aan de top wat wegentolheffing en tolapparatuur betreft. Europese bedrijven halen tolcontracten binnen over de hele wereld<sup>19</sup>. De EETS kan de mondiale invoering en uitrol faciliteren van nieuwe producten, zoals interoperabele boordapparaten, die het mogelijk maken de digitale tachograaf en tolheffing te combineren met andere toepassingen van intelligente vervoerssystemen. Dit kan op zijn beurt leiden tot volledig nieuwe diensten en toepassingen - eveneens met een potentiële mondiale markt - die bijdragen tot werkgelegenheid en groei in de Europese economie.

---

<sup>18</sup> De EETS-wetgeving garandeert dat de grondrechten van de gebruikers, met name de bescherming van persoonsgegevens, volledig worden gerespecteerd.

<sup>19</sup> Bijv. recentelijk in Australië, Belarus, Canada en Israël.