



Brussel, 31.5.2017  
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter vergemakkelijking van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (herschikking)**

**(Voor de EER relevante tekst)**

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 191 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### • **Motivering en doel van het voorstel**

In 20 lidstaten bestaan al tolheffingssystemen op nationaal, regionaal of lokaal niveau, en hun aantal neemt nog steeds toe. Voor de meeste systemen moeten de weggebruikers speciale apparatuur installeren (boordunits, OBU's) in hun voertuigen. Enkele systemen bieden grensoverschrijdende interoperabiliteit, maar de meeste niet. Dit leidt tot kosten en lasten voor de gebruikers, die hun voertuigen met meerdere OBU's moeten uitrusten om ongehinderd in verschillende landen te kunnen rijden. De kosten worden op dit ogenblik op 334 miljoen EUR per jaar geraamd, en zullen naar verwachting dalen tot net onder 300 miljoen EUR per jaar tegen 2025 (zonder nieuwe maatregelen op het niveau van de EU).

Het gebrek aan grensoverschrijdende interoperabiliteit brengt ook kosten met zich mee voor overheden, namelijk voor de aankoop en het onderhoud van overbodige OBU's die alleen in hun eigen lidstaat werken, maar niet in het buitenland kunnen worden gebruikt. Voor slechts één nationaal systeem waarbij de positie van voertuigen wordt bepaald aan de hand van satellietplaatsbepaling<sup>1</sup>, bedragen de eenmalige kosten voor de aankoop van de OBU's 120 miljoen EUR en de onderhoudskosten 14,5 miljoen EUR per jaar.

Om deze problemen op te lossen werd in 2004 een richtlijn betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen vastgesteld<sup>2</sup>. In een beschikking van de Commissie uit 2009 waarin wordt uiteengezet hoe de interoperabiliteit in de praktijk moet worden bereikt<sup>3</sup>, is bepaald dat aanbieders van de "Europese elektronische tolheffingsdienst" (EETS) de weggebruikers OBU's moeten leveren die verenigbaar zijn met alle elektronische tolheffingssystemen in de EU.

De doelstellingen van de wetgeving zijn voor het grootste gedeelte niet verwezenlijkt. Er is sprake van een zekere mate van grensoverschrijdende interoperabiliteit, maar in Kroatië, Tsjechië, Duitsland, Griekenland, Hongarije<sup>4</sup>, Ierland<sup>5</sup>, Italië, Polen, Slowakije, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk kunnen nog steeds alleen nationale OBU's worden gebruikt om tol te betalen.

De twee hoofdredenen hiervoor zijn:

- EETS-aanbieders worden geconfronteerd met grote hinderpalen wanneer zij zich op de markt willen begeven, zoals:
  - discriminerende behandeling door overheden (met inbegrip van bescherming van gevestigde markspelers);

---

<sup>1</sup> Momenteel worden dergelijke systemen gebruikt in België, Duitsland, Hongarije en Slowakije, maar ook andere lidstaten (op dit ogenblik Bulgarije en Zweden) overwegen ze in te voeren.

<sup>2</sup> Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124–143).

<sup>3</sup> Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen (PB L 268 van 13.10.2009, blz. 11-29).

<sup>4</sup> In het Hongaarse tolheffingssysteem kunnen verschillende OBU's worden gebruikt, maar ze zijn bijna allemaal nationaal. Tot dusver kunnen geen EETS-OBU's worden gebruikt.

<sup>5</sup> In Ierland zijn er veel aanbieders van OBU's, maar ze zijn allemaal nationaal. Van grensoverschrijdende interoperabiliteit is tot nu toe geen sprake.

- lange en veranderende aanvaardingsprocedures; en
- specifieke technische kenmerken van lokale systemen die niet beantwoorden aan gevestigde normen.

Doordat de verplichtingen van tolheffers (die het tolsysteem beheren) en lidstaten ten aanzien van EETS-aanbieders onvoldoende duidelijk zijn uiteengezet in de huidige wetgeving, kunnen deze hinderpalen blijven bestaan zonder dat dit in strijd is met de EU-wetgeving. Het is dan ook belangrijk dat deze verplichtingen in detail worden gespecificeerd, zodat EETS-diensten zich parallel met nationale diensten kunnen ontwikkelen;

- de EETS-wetgeving legt buitensporige eisen op aan EETS-aanbieders, zoals:
  - een verplichting om hun diensten in alle lidstaten aan te bieden binnen 24 maanden na hun officiële registratie. Dit heeft potentiële aanbieders gedurende lange tijd ontmoedigd om zich te laten registreren. Zij vreesden immers dat hun registratie in hun lidstaat van vestiging zou worden geschrapt als ze niet tijdig actief zouden zijn op alle EETS-markten; en
  - een verplichting om de markt van lichte voertuigen te bedienen met dure satellietgebaseerde OBU's (hoewel op dit ogenblik geen enkel elektronisch tolheffingssysteem voor lichte voertuigen gebruik maakt van satellietplaatsbepaling). Hierdoor wordt het onmogelijk voor EETS-aanbieders om een concurrerende dienst aan te bieden aan eigenaars van lichte voertuigen. Satellietgebaseerde OBU's zijn nog steeds duurder dan de eenvoudige microgolf-OBUs die nationale aanbieders van tolheffingsdiensten gebruiken, en hun extra functies en rekenkracht zijn overbodig in de context van tolheffing voor lichte voertuigen. Zolang satelliet-OBUs zo duur blijven, moet worden voorzien in een periode waarin een EETS-markt voor lichte voertuigen kan ontstaan door EETS-aanbieders toe te staan hun klanten uit te rusten met eenvoudige OBUs die verenigbaar zijn met bestaande tolheffingsregelingen.

Een ander probleem heeft betrekking op de moeilijkheden om de betaling van tol door bestuurders van voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven, af te dwingen. Een lidstaat die een overtreding vaststelt door middel van automatische handhavingstoestellen, kan de overtreder niet identificeren op basis van de nummerplaat als het voertuig in het buitenland is ingeschreven. Er bestaat op EU-niveau geen rechtsgrondslag voor de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens tussen lidstaten met het oog op de handhaving van tolregelingen. Het daaruit voortvloeiende inkomstenverlies voor nationale, regionale en lokale tolregelingen bedraagt ongeveer 300 miljoen EUR per jaar.

Het is belangrijk de ontwikkeling van nieuwe diensten en toepassingen te volgen, met name die van intelligente vervoersdiensten, om in een vroeg stadium hun potentiële synergieën met elektronische tolheffing te benutten. Het is ook belangrijk dat diensten met een toegevoegde waarde toestemming krijgen om gebruik te maken van het technologische platform (de boordapparatuur) dat ook voor elektronische tolheffing wordt gebruikt.

Dit voorstel maakt deel uit van het programma voor gezonde regelgeving (REFIT), dat tot doel heeft de regelgevingslast voor bedrijven te doen afnemen.

- **Samenhang met bestaande bepalingen op het beleidsgebied**

Dit initiatief is een herschikking van een bestaande wettekst (Richtlijn 2004/52/EG). Het heeft tot doel de tekortkomingen van de huidige wetgeving weg te werken, zodat de doelstellingen van de wetgeving effectiever kunnen worden verwezenlijkt. In het voorstel is ook bepaald dat de richtlijn nauwkeuriger de rol van de verschillende categorieën EETS-marktspelers moet weerspiegelen; nu zijn die alleen gedefinieerd in Richtlijn 2009/750/EG.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

Door de kaderomstandigheden op de markt voor elektronische tolheffing te verbeteren, draagt dit initiatief ook bij tot de voltooiing van de interne markt en de interne digitale markt. Door het gemakkelijker te maken om elektronische tolgelden op te leggen, vereenvoudigt dit voorstel ook de ruimere toepassing van het beginsel 'de gebruiker betaalt' en 'de vervuiler betaalt', en draagt het derhalve bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Energie-Unie. Het zal met name de effectiviteit en efficiëntie van het voorstel tot herziening van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen<sup>6</sup>, dat parallel met dit initiatief wordt ingediend, verbeteren.

Ten slotte bevat het initiatief een voorstel voor een rechtskader voor de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens met het oog op de handhaving van tolregelingen. Dit zal de doelstellingen op het gebied van rechtvaardigheid en grondrechten helpen verwezenlijken. Op een meer operationeel niveau zijn de relevante bepalingen samenhangend met Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen<sup>7</sup>. De relevante bepalingen respecteren ook de toepasselijke wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens.

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag voor dit voorstel is, net als voor de bestaande richtlijn (2004/52/EG), artikel 91 van het Verdrag.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Als de markt voor elektronische tolheffing niet goed georganiseerd is in lidstaat A, heeft dit een negatief effect op weggebruikers die geregistreerd zijn in lidstaat B en omgekeerd. Individuele lidstaten krijgen geen prikkels om de dingen te veranderen, tenzij rekening wordt gehouden met de belangen van EU-burgers en -bedrijven. Dit kan alleen worden verwezenlijkt via actie op EU-niveau.

Wat de grensoverschrijdende handhaving van tolregelingen betreft, is gebleken dat een zuiver intergouvernementele aanpak grenzen heeft. Er zijn slechts enkele bilaterale overeenkomsten

---

<sup>6</sup> Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

<sup>7</sup> Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9-25).

gesloten tussen lidstaten. Alleen de EU kan een efficiënt systeem instellen voor de uitwisseling van informatie over overtreders van tolregelingen in alle lidstaten.

- **Evenredigheid**

De nieuwe elementen (in vergelijking met Richtlijn 2004/52/EG) zijn geformuleerd op basis van een voorafgaand onderzoek van de volledige lijst van beleidsmaatregelen die de belanghebbenden in de loop van de openbare raadplegingen hebben gesuggereerd. Evenredigheid was een van de belangrijkste evaluatiecriteria. Minder evenredige systemen, met name een strikte harmonisering van elektronische tolheffingssystemen in de EU, zijn geanalyseerd in de effectbeoordeling en verworpen.

- **Keuze van instrument**

Dit initiatief zorgt voor substantiële wijzigingen van de bepalingen van Richtlijn 2004/52/EG en voegt er heel wat nieuwe bepalingen aan toe. Daarom wordt, in het belang van de duidelijkheid, een voorstel gedaan voor een nieuwe richtlijn (herschikking) van het Europees Parlement en de Raad.

### **3. RESULTATEN VAN *EX-POSTEVALUATIES*, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN**

- **Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving**

Een ex-postevaluatie van Richtlijn 2004/52/EG en Beschikking 2009/750/EG, toegelicht in één werkdocument van de diensten van de Commissie<sup>8</sup>, heeft tot de volgende conclusies geleid:

- de meeste doelstellingen van de wetgeving zijn niet gehaald: voor tolheffers zijn de kosten van elektronische tolheffing nauwelijks gedaald en er is nog steeds geen EETS voor weggebruikers;
- er is weinig vooruitgang geboekt op het vlak van de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen. Op enkele uitzonderingen na zijn OBU's niet geïntegreerd met andere toestellen. Waar er wel sprake is van interoperabiliteit, is dit hoofdzakelijk op nationaal niveau; er zijn slechts een paar beperkte grensoverschrijdende overeenkomsten gesloten. Dit relatieve gebrek aan grensoverschrijdende interoperabiliteit is te wijten aan de niet-concurrerende structuur van veel nationale markten. De autoriteiten geven er een bevoorrechte marktpositie aan één exploitant van het tolheffingssysteem; voorts is dit ook te wijten aan belemmeringen die in de EETS-wetgeving zelf zitten ingebakken (met name de verplichting voor EETS-aanbieders om binnen 24 maanden hun diensten aan te bieden in de hele EU). Grensoverschrijdende interoperabiliteit is duur en moeilijk te verwezenlijken wegens de grote verschillen in de toepassing van de drie technologieën die door de EETS-wetgeving in nationale tolheffingsregelingen zijn toegestaan. Ook het gebrek aan effectieve bepalingen inzake de handhaving van tolregelingen voor voertuigen die in een andere lidstaat zijn geregistreerd, schaadt de grensoverschrijdende interoperabiliteit;
- het toepassingsgebied van de wetgeving is slechts gedeeltelijk relevant omdat de verplichting voor alle EETS-aanbieders om EETS aan te bieden voor alle

---

<sup>8</sup> Referentie invoegen na publicatie.

voertuigtipes en alle toldomeinen in Europa buitensporig wordt geacht. Aanbieders laten inspelen op de behoeften van hun klanten in plaats van hen te verplichten een volledige maar dure en onnodige dienstverlening op te leggen aan deze klanten, zou veel efficiënter zijn;

- de wetgeving kan een grote toegevoegde waarde voor de EU opleveren aangezien vrijwillige samenwerkingsregelingen tussen lidstaten er niet toe hebben bijgedragen dat EETS in de hele interne markt wordt toegepast. Aangezien er slechts weinig dergelijke vrijwillige samenwerkingsregelingen zijn gesloten, is dit potentieel sowieso slechts in zeer kleine mate verwezenlijkt; en
- in de richtlijn wordt verwezen naar niet nader gedefinieerde "exploitanten" als de entiteiten die verantwoordelijk zijn voor het aanbieden van de EETS, terwijl de term "EETS-aanbieder" gedefinieerd is in de beschikking. Er is dus een zekere mate van inconsistentie tussen de twee wetteksten.

De resultaten van de ex-postevaluatie werden onmiddellijk meegenomen in de werkzaamheden ter identificatie van de problemen waarvoor dit initiatief een oplossing wil bieden.

- **Raadplegingen van belanghebbenden**

Bij de voorbereiding van de ex-postevaluatie en de effectbeoordeling heeft de Commissie vijf grote raadplegingsactiviteiten uitgevoerd:

- 1) een open openbare raadpleging op basis van een online-vragenlijst

De raadpleging vond plaats tussen 8 juli en 2 oktober 2016 (12 weken). De vragenlijst bevatte vragen die hoofdzakelijk relevant waren voor het grote publiek. Zij kregen de kans hun standpunt over elektronische tolheffing te geven zonder al te zeer in te gaan op de technische details. Respondenten kregen wel de gelegenheid om hun standpunt uitgebreider toe lichten in hun antwoord op verscheidene open vragen, en om standpuntnota's en andere documenten te uploaden.

Voor de Commissie was het doel van de raadpleging bij het grote publiek te peilen naar de brede beleidskeuzes (zowel in de huidige wetgeving als in de wetgeving die wordt overwogen in het kader van de toetsing van de wetgeving). Hoewel het betrekkelijk lage aantal antwoorden vragen doet rijzen over hoe representatief ze zijn, bleek uit de antwoorden toch dat er aanzienlijke steun bestaan voor alle brede beleidskeuzes in het huidige voorstel;

- 2) een oproep aan alle belanghebbenden om een schriftelijke bijdrage te leveren

De belanghebbenden kregen de gelegenheid om bijdragen tot de ex-postevaluatie en de effectbeoordeling in te dienen. In totaal werden 22 relevante bijdragen ontvangen: negen van exploitanten van tolsystemen/snelwegen, negen van vervoersondernemingen en vier van overheden;

- 3) een beperkte raadpleging van professionele belanghebbenden over kwesties die verband houden met de ex-postevaluatie

Deze gerichte raadpleging van belanghebbenden ging van start op 26 juni 2015 en liep tot 1 september 2015 (10 weken). De belangrijkste doelstelling was informatie en gegevens te verzamelen om de leemtes in de kennis van de Commissie tijdens de voorbereiding van de ex-postevaluatie op te vullen.

Er kwamen in totaal 22 antwoorden binnen op vier afzonderlijke vragenlijsten voor verschillende groepen van EETS-belanghebbenden. Door het relatief lage aantal grote belanghebbenden en de goede organisatie van de sector, mag redelijkerwijs worden aangenomen dat deze antwoorden zeer representatief zijn.

De kwaliteit van de bijdragen varieerde, maar ongeveer de helft van de antwoorden bevatte harde gegevens en uitvoerige informatie, die door de Commissie is meegenomen in het werkdocument van haar diensten. De andere helft bevatte hoofdzakelijk opinies en standpunten die de Commissie een beter inzicht verschaften in de mening van de belanghebbenden over de effectiviteit en efficiëntie van de huidige wetgeving;

- 4) Een beperkte raadpleging van professionele belanghebbenden over kwesties die verband houden met het nakende voorstel over de herziening van het wetgevingskader voor EETS

Deze gerichte raadpleging van belanghebbenden voor de effectbeoordeling over de herziening van het wetgevingskader voor EETS ging van start op 5 oktober 2016 en liep tot 13 november 2016 (zes weken).

De belangrijkste doelstelling was informatie en gegevens te verzamelen om de gaten in de kennis van de Commissie bij de voorbereiding van het gedeelte "omschrijving van het probleem" van de effectbeoordeling op te vullen, maar ook om te peilen naar de mening van de belanghebbenden over de beleidsopties en mogelijke maatregelen die de Commissie zou kunnen voorstellen.

In totaal werden 35 antwoorden op de vragenlijst ontvangen, d.w.z. gevoelig meer dan tijdens de soortgelijke raadpleging voor de ex-postevaluatie. Een aantal uitstekende bijdragen bevatte een diepgaande analyse van de problemen, met statistieken/andere gegevens en aanbevelingen voor concrete beleidsoplossingen. De antwoorden hebben in grote mate bijgedragen tot de versterking van de feitelijke grondslag voor de effectbeoordeling en tot de opstelling van potentiële beleidsmaatregelen;

- 5) Reacties op het evaluatiestappenplan en de aanvangseffectbeoordeling

Belanghebbenden kregen de gelegenheid om te reageren op het gepubliceerde evaluatiestappenplan en de aanvangseffectbeoordeling, maar geen enkele belanghebbende is hierop ingegaan.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Voor de voorbereiding van het effectbeoordelingsverslag deed de Commissie een beroep op externe deskundigen. Een begeleidende studie werd opgesteld door Ricardo<sup>9</sup>. In de effectbeoordeling werd ook gebruik gemaakt van de resultaten van twee eerdere studies die in opdracht van de Commissie zijn opgesteld in het kader van de ex-postevaluatie: "State of the art of electronic tolling"<sup>10</sup> en "Expert review of the EETS legislative acts"<sup>11</sup>.

- **Effectbeoordeling**

Het initiatief wordt ondersteund door een effectbeoordeling, die eerst een negatief advies kreeg van de Raad voor regelgevingstoetsing (RSB). De RSB was van oordeel dat de doelstelling van volledige interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen niet

---

<sup>9</sup> Link invoegen na publicatie.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road\\_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf)

<sup>11</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>

expliciet was uiteengezet in het verslag, en dat niet was uitgelegd hoe de opties bijdragen tot interoperabiliteit. De echte voor- en nadelen van de opties en de keuzes voor de besluitvormers werden niet voldoende uitgelegd en de standpunten van belanghebbenden en met name lidstaten kwamen onvoldoende tot uiting in het verslag.

Om tegemoet te komen aan de aanbevelingen van de RSB, werd het verslag op de volgende punten gewijzigd:

- De algemene doelstelling werd herzien, om duidelijk te maken dat het initiatief tot doel heeft elke weggebruiker toegang te verlenen tot het niveau van interoperabele toldiensten dat overeenstemt met zijn/haar behoeften en verzoeken, met inbegrip van de optie 'volledige interoperabiliteit'; bovendien werd tekst toegevoegd onder de eerste specifieke doelstelling om uit te leggen dat deze doelstelling niet alleen verenigbaar is met het streven naar drie lagen van interoperabiliteit (technisch, procedureel en contractueel), maar ook gericht is op de totstandbrenging van een concurrerende structuur op de EETS-markt.

- De twee nieuwe punten 5.1 en 5.2 bevatten de resultaten van de voorafgaande screening van de volledige lijst beleidsmaatregelen die met de belanghebbenden zijn besproken in het kader van de openbare raadpleging; bovendien werd een van de beleidsopties gewijzigd van zuivere harmonisering in een optie die ook marktmaatregelen omvat.

- De standpunten van de belanghebbenden, met bijzondere aandacht voor de lidstaten, zijn uitgebreid gepresenteerd in de punten 5.1 en 5.2.

De Raad voor regelgevingstoetsing (RSB) heeft deze herziene versie van het effectbeoordelingsverslag als "positief met voorbehoud" beoordeeld. Het voorbehoud van de RSB had betrekking op drie belangrijke aspecten:

- De RSB was van mening dat de kernmaatregelen die essentieel zijn voor de beoogde resultaten niet waren vermeld in het effectbeoordelingsverslag en dat de onderlinge verbanden tussen deze maatregelen niet waren beoordeeld.

- De RSB gaf ook aan dat niet duidelijk in het verslag was aangegeven hoe de voorgestelde reeks maatregelen zou bijdragen tot het bereiken van het beoogde niveau van interoperabiliteit in de EU en welke risico's er verbonden waren aan de voorkeursoptie.

- Ten slotte wees de RSB op het feit dat in het verslag niet werd uitgelegd waarom tussenoplossingen tussen de meest efficiënte en de meest kosteneffectieve oplossing niet waren overwogen.

Om tegemoet te komen aan deze punten van voorbehoud, werden de volgende maatregelen genomen:

- in tabel 9 is in detail uiteengezet welke maatregelen essentieel zijn en welke niet, en wat de onderlinge verbanden zijn tussen de maatregelen;
- er is een nieuwe tabel 19 toegevoegd die betrekking heeft op de effectiviteit voor het verwezenlijken van de algemene doelstelling en het risico dat optie 2 de doelstelling niet zou bereiken; en
- er is nieuwe tekst toegevoegd aan punten 5.1.4 en 5.4 om uit te leggen waarom tussenoplossingen tussen de meest efficiënte en de meest kosteneffectieve oplossing niet werden overwogen.

In de effectbeoordeling zijn drie grote beleidsopties onderzocht:

1. bepaalde problemen aanpakken via zelfregulering en andere via wetgeving;



2. alle problemen aanpakken via wetgeving en de "marktgebaseerde" benadering van Beschikking 2009/750/EG behouden; en
3. bepaalde problemen aanpakken via de volledige technische en procedurele harmonisering van de systemen voor elektronische tolheffing in de EU en andere via wetgeving.

Optie 2 is de **voorkeursoptie**. Ze werd gekozen op basis van haar hoge effectiviteit en hoogste efficiëntie (kosten *versus* baten) voor het bereiken van de doelstellingen, met algemeen positieve neveneffecten.

De verwachte baten zijn:

- voor weggebruikers - gecumuleerde besparingen van 370 miljoen EUR (netto contante waarde - NCW) tot 2025. Wegvervoersondernemingen, hoofdzakelijk kmo's, hebben het meeste baat bij deze besparingen;
- voor beheerders van het wegennet - besparingen van 48 miljoen EUR (NCW) tot 2025 omdat geen overbodige OBU's hoeven te worden gekocht, en extra tolinkomsten (150 miljoen EUR per jaar) dankzij betere regels inzake grensoverschrijdende handhaving; en
- voor EETS-aanbieders – een beperking van de regelgevingslast die verband houdt met de toegang tot nationale markten (10 miljoen EUR NCW tot 2025, voor naar verwachting 12 aanbieders), en markttuitbreiding, met 700 miljoen EUR extra inkomsten per jaar tot gevolg.

De verwachte kosten zijn<sup>12</sup>:

- voor wegbeheerders - extra kosten voor het aanpassen van tolsystemen aan nieuwe eisen (in totaal 174 miljoen NCW tot 2025) en het betalen van 700 miljoen EUR extra per jaar aan EETS-aanbieders (gecumuleerde waarde, alle wegbeheerders, alle EETS-aanbieders). Het effect is echter neutraal voor de begroting omdat het overeenstemt met de uitbesteding van activiteiten die op dit ogenblik door de beheerders zelf of door hun onderaannemers worden uitgevoerd.

In totaal bedragen de netto gecumuleerde baten van de voorkeursoptie (baten min kosten) 254 miljoen EUR (NCW) tot 2025.

- **Gezonde regelgeving en vereenvoudiging**

Verwacht wordt dat het initiatief de regelgevingslast voor bedrijven zal doen dalen met een gecumuleerd bedrag van 254 miljoen EUR tot 2025. Dit bedrag is het resultaat van:

- een gecumuleerde afname van de regelgevingslast voor weggebruikers ten bedrage van 370 miljoen EUR tot 2025. Vooral wegvervoersondernemingen, voor het grootste gedeelte kleine ondernemingen (meestal micro-ondernemingen), hebben hier baat bij;
- een gecumuleerde toename van de regelgevingslast voor tolheffers (d.w.z. wegbeheerders) ten bedrage van 126 miljoen EUR; geen enkele tolheffer behoort tot het midden- en kleinbedrijf; en

---

<sup>12</sup> De milieukosten en sociale kosten van het initiatief zijn klein.

- een gecumuleerde beperking van de regelgevingslast voor EETS-aanbieders ten bedrage van 10 miljoen EUR (hoofdzakelijk dochterondernemingen van grote of zeer grote ondernemingen).

Aangezien het grootste gedeelte van de getroffen belanghebbenden kmo's en micro-ondernemingen zijn (wegvervoersondernemingen) en het effect voor hen positief is, wordt niet voorzien in uitzonderingen of specifieke regels voor dergelijke ondernemingen.

Dit initiatief zal waarschijnlijk de concurrentie bevorderen door nieuwe exploitanten de kans te geven om tot dusver monopolistische nationale markten voor elektronische tolheffing te betreden. Het zal de regelgevingslast voor de wegvervoerssector doen dalen, en dus de concurrentiekracht van deze sector versterken. De grotere harmonisering van de methoden voor elektronische tolheffing komt ook ten goede van de Europese fabrikanten van apparatuur, die reeds wereldleider zijn dankzij de sterke en efficiënte EU-normen.

Het voorstel draagt bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de interne digitale markt<sup>13</sup>.

- **Grondrechten**

De voortgang op weg naar een werkende EETS moet grensoverschrijdende reizen vergemakkelijken en het vrij verkeer van goederen en mensen ondersteunen. Verbeterde handhaving, ten gevolge van de uitwisseling van informatie over de identiteit van overtredders, garandeert dat binnenlandse en in het buitenland geregistreerde voertuigen op dezelfde wijze worden behandeld. Het voorstel voert ook bepalingen in die het mogelijk moeten maken EETS-aanbieders op dezelfde wijze te behandelen als gevestigde marktdeelnemers.

De belangrijkste gevolgen voor het recht op bescherming van persoonsgegevens en het recht op privacy vloeit voort uit de vaststelling van een mechanisme voor de verplichte uitwisseling tussen lidstaten van informatie over de identiteit van voertuigeigenaars die gefraudeerd hebben met het tolheffingssysteem of daarvan worden verdacht. Dit mechanisme is grotendeels gebaseerd op de bepalingen van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen. Er is dan ook voorzien in passende garanties om te waarborgen dat het voorstel volledig in overeenstemming is met de artikelen 7 en 8 van het Handvest van de grondrechten en met het toepasselijke wetgevingskader inzake de bescherming van persoonsgegevens. De gegevens die in het kader van deze richtlijn worden verzameld, mogen niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan die van deze richtlijn. De lidstaten moeten de verplichtingen naleven betreffende de gebruiksvoorwaarden en de tijdelijke opslag van de gegevens en, meer in het algemeen, de beginselen van noodzakelijkheid en evenredigheid van het gebruik van persoonsgegevens.

De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming (EDPS) is in twee fasen geraadpleegd over het voorstel: eerst werd de EDPS geraadpleegd over de beginselen van het geplande systeem voor de uitwisseling van informatie, en vervolgens over de wetgevingstekst zelf. De EDPS had geen opmerkingen.

---

<sup>13</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, *Strategie voor een digitale eengemaakte markt voor Europa*, COM(2015) 192 final, Brussel, 6.5.2015.

#### 4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

#### 5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende monitoring, evaluatie en rapportage**

De effectbeoordeling bevat een gedetailleerd monitoringplan op basis van 11 indicatoren om toezicht te houden op de wetgeving en de effecten ervan na vijf jaar te evalueren. Er is een specifieke rapporteringsbepaling opgenomen in het voorstel om na te gaan welk effect de nieuwe bepalingen hebben op de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie met het oog op de handhaving van de tolheffing.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Gezien het toepassingsgebied van het voorstel en het feit dat het gaat om een herschikking van een bestaande richtlijn (2004/52/EG) die door alle lidstaten is omgezet, lijkt het niet gerechtvaardigd of evenredig om toelichtende stukken te vragen.

- **Toelichting bij de specifieke bepalingen van het voorstel**

De belangrijkste inhoudelijke wijzigingen van Richtlijn 2004/52/EG zijn:

##### *Artikel 1: Inhoud en toepassingsgebied*

Aan lid 1 wordt een tweede doelstelling toegevoegd (naast het waarborgen van de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen): het vergemakkelijken van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van tolgelden in de Unie.

In lid 2 wordt punt b) geschrapt om lidstaten de mogelijkheid te bieden om informatie uit te wisselen over niet-betalers van tolgelden in gevallen waarin geen uitrusting in voertuigen hoeft te worden ingebouwd. Deze wijziging is bijvoorbeeld noodzakelijk voor de grensoverschrijdende handhaving van stadstolgelden (met inbegrip van congestieheffingen) en andere systemen die gebruik maken van automatische nummerplatherkenning voor elektronische tolheffing.

Lid 3 wordt gewijzigd teneinde te bevestigen dat de EETS wordt aangeboden door EETS-aanbieders, niet door tolheffers.

##### *Artikel 2: Definities*

Er wordt een artikel met definities toegevoegd om de in de richtlijn gebruikte termen te verduidelijken.

##### *Artikel 3: Technologische oplossingen*

In lid 1 is gespecificeerd dat de bepalingen van dat lid alleen van toepassing zijn op tolsystemen die de installatie of het gebruik van apparatuur aan boord van het voertuig vereisen. "Gebruik" wordt toegevoegd om te bevestigen dat draagbare apparatuur voor elektronische tolheffingstransacties moet worden beschouwd als boordapparatuur voor de

toepassing van de richtlijn. In lid 1 wordt uitgelegd welke technologische oplossingen van toepassing zijn op nieuwe en bestaande elektronische tolsystemen.

De in lid 1 vermelde lijst van technologieën die kunnen worden gebruikt voor elektronische tolheffingstransacties wordt verplaatst naar bijlage IV. De Commissie is gemachtigd om de lijst te wijzigen aan de hand van een gedelegeerde handeling als een technologie achterhaald is of als een nieuwe technologie, die getest is in het kader van artikel 20 van Beschikking 2009/750/EG, aan de lijst moet worden toegevoegd.

Het oude lid 2 wordt geschrapt omdat het een herhaling is van andere bepalingen van de richtlijn.

In het nieuwe lid 2 is bepaald dat boordapparatuur die gebruik maakt van satellietplaatsbepalingstechnologie verenigbaar moet zijn met de plaatsbepalingsdiensten die worden verstrekt door Galileo en EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) en verenigbaar mag zijn met andere satellietnavigatiesystemen.

In lid 3 wordt verduidelijkt dat EETS-boordapparatuur, om te voldoen aan de technologische eisen van de richtlijn en met name bijlage IV, verbinding mag maken met andere in het voertuig geïnstalleerde of aanwezige apparaten, zoals satellietnavigatiesystemen of smartphones. Voorts wordt ook verduidelijkt dat de communicatie tussen die boordapparatuur en andere apparaten gebaseerd mag zijn op andere dan de in bijlage IV vermelde technologieën (bijvoorbeeld Bluetooth).

In lid 3 worden de woorden "en die geschikt is voor gebruik in alle typen voertuigen" geschrapt om twee redenen:

- EETS-aanbieders mogen niet worden verplicht om EETS aan te bieden voor alle voertuigen, maar moeten ervoor kunnen kiezen om het alleen aan te bieden voor zware voertuigen of lichte voertuigen; en
- zoals uitgelegd in lid 4, is het mogelijk dat boordapparatuur in lichte voertuigen alleen geschikt is voor gebruik met de 5,8 GHz microgolfttechnologie en dus niet voor bepaalde tolheffingssystemen die van toepassing zijn op zware voertuigen, welke uitgerust moeten zijn met apparatuur die geschikt is voor elke van de drie toegestane technologieën.

In het nieuwe lid 4 wordt verduidelijkt dat boordapparatuur mag worden geïntegreerd in andere toestellen die voor andere doeleinden dan tolheffing worden gebruikt.

Er wordt een uitzondering toegevoegd aan het nieuwe lid 4 om aanbieders van EETS voor lichte voertuigen de mogelijkheid te geven hun klanten boordapparatuur aan te bieden die alleen geschikt is voor gebruik met de 5,8 GHz microgolfttechnologie. Deze uitzondering geldt tot 31 december 2027.

Het oude lid 3 wordt geschrapt omdat het betrekking had op achterhaalde voorschriften.

*Artikel 4 wordt geschrapt.*

Lid 1 wordt geschrapt omdat het overbodig is geworden.

Leden 2 en 3 zijn verplaatst naar andere artikelen.

Lid 4 wordt geschrapt omdat de lidstaten geen invloed hebben op de datum waarop EETS-aanbieders EETS moeten aanbieden.

#### Artikel 5: Kenmerken van de Europese elektronische tolheffingsdienst

In lid 1 wordt verwezen naar "bijlage I" in plaats van "de bijlage" omdat er nieuwe bijlagen worden toegevoegd en alle bijlagen zijn genummerd.

De oude leden 2, 4 en 5 worden vervangen door nieuwe bepalingen in artikel 11, teneinde de regelgevingsprocedure met toetsing aan te passen aan de procedure voor bevoegdheidsdelegatie, zoals vermeld in artikel 290, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

Het nieuwe lid 5 bevat een specifieke bepaling om ervoor te zorgen dat, wanneer Europese normaliseringsorganen normen beoordelen die relevant zijn voor EETS, passende overgangsregelingen de permanente verenigbaarheid met interoperabiliteitscomponenten garanderen.

In het nieuwe lid 5 wordt eveneens de verwijzing naar artikel 2, lid 1, vervangen door een verwijzing naar bijlage IV, omdat de relevante bepalingen naar die bijlage worden verplaatst.

#### *Artikelen 6, 7, 8, 9 en 10 en bijlagen II en III*

Deze vijf artikelen en twee bijlagen voorzien in een procedure voor de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over overtreders van tolheffingsregelingen. Ze zijn het resultaat van de aanpassing van de bepalingen van Richtlijn (EU) 2015/413 aan de tolheffingscontext. De Europese toezichthouder voor gegevensbescherming (EDPS) werd geraadpleegd over het ontwerp van de wetgevingstekst en had geen bezwaren.

De volgende bepalingen van Richtlijn 2004/52/EG blijven ongewijzigd in het voorstel:

*Artikel 16 (voormalig artikel 8)*, waarin de geadresseerden van de richtlijn zijn vermeld;  
en

*Bijlage I (voormalige bijlage)*, waarin de punten vermeld zijn die vereist zijn voor de vaststelling en uitrol van EETS.

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50 (aangepast)

2017/0128 (COD)

Voorstel voor een

## RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer ~~en~~ en ter vergemakkelijking van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol ~~in de Gemeenschap~~ Unie ~~(herschikking)~~**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

~~Gelet op~~ ~~en~~ Gezien ~~het~~ ~~Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie~~ ~~en~~ ~~Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap~~, en met name ~~op~~ artikel 7 ~~en~~ 91 ~~en~~, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>14</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>15</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

↓ nieuw

(1) Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>16</sup> is ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijn te worden overgegaan.

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 1  
(aangepast)

~~In de resolutie van 17 juni 1997 over de invoering van telematica in het wegvervoer, in het bijzonder met betrekking tot elektronische tolheffing<sup>17</sup>, heeft de Raad de lidstaten en de~~

<sup>14</sup> PB C van , blz. .

<sup>15</sup> PB C van , blz. .

<sup>16</sup> Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124).

<sup>17</sup> ~~PB C 194 van 25.6.1997, blz. 5.~~

~~Commissie gevraagd een strategie uit te werken die convergentie van de elektronische tolheffingssystemen tot stand moet brengen, met als doel een passend niveau van interoperabiliteit op Europees niveau. De mededeling van de Commissie betreffende interoperabele elektronische tolheffingssystemen in Europa was de eerste stap van deze strategie.~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 2 (aangepast)

~~De meeste lidstaten die elektronische tolheffingssystemen hebben geïnstalleerd voor de financiering van hun wegennet, of voor de inning van heffingen voor gebruik van het wegennet (voortaan aangeduid met de verzamelnaam "elektronische tolheffingssystemen"), gebruiken microgolfttechnologie met kort bereik, met frequenties in de frequentieband van 5,8 GHz, maar deze systemen zijn thans onderling niet volledig compatibel. De inspanningen van de Europese Commissie voor Normalisatie (CEN) op het gebied van de microgolfttechnologie hebben in januari 2003 geleid tot de opstelling van technische normen ter bevordering van de compatibiliteit van microgolfsystemen voor elektronische tolheffing in de frequentieband van 5,8 GHz, volgend op de vaststelling van voornormen in 1997. Deze technische voornormen bestrijken echter niet alle in de Gemeenschap gebruikte 5,8 GHz speciale kortereafstandcommunicatiesystemen (DSRC) Dedicated Short Range Communications en bevatten twee varianten die niet geheel verenigbaar zijn. Zij zijn gebaseerd op het Open Systems Interconnection (OSI) model, het door de Internationale Organisatie voor normalisatie gedefinieerde model voor communicatie tussen computersystemen.~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 3 (aangepast)

~~De bedrijven en infrastructuurbeheerders in de Gemeenschap zijn echter overeengekomen interoperabele producten te ontwikkelen op basis van de bestaande 5,8 GHz DSRC systemen. Het laat zich dan ook aanzien dat de aan de gebruikers ter beschikking te stellen apparatuur zal kunnen communiceren met de technologieën die bij uitsluiting mogen worden gebruikt in de na 1 januari 2007 in de Europese Gemeenschap toe te passen nieuwe elektronische tolheffingssystemen, namelijk technologie voor plaatsbepaling per satelliet, mobiele communicatietechnologie met gebruikmaking van de GSM-GPRS norm en microgolfttechnologie in de frequentieband van 5,8 GHz.~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 4 (aangepast)

~~Om een verdere verbrokkeling van de markt te voorkomen is het van wezenlijk belang dat de normalisatiewerkzaamheden zo snel mogelijk worden voltooid om de technische normen vast te stellen die de technische compatibiliteit waarborgen van elektronische tolheffingssystemen die zijn gebaseerd op de microgolfttechnologie en de satelliet en mobiele communicatietechnologieën.~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 5  
(aangepast)

- (2) Er moet worden voorzien in de wijdverspreide invoering van elektronische tolheffingssystemen in de lidstaten en hun buurlanden, en ~~daarvoor moet~~ men  moet  ook kunnen beschikken over interoperabele systemen die zijn afgestemd op de toekomstige ontwikkeling van rekeningrijden op ~~communautair~~  het  niveau  van de Unie  en op toekomstige technische ontwikkelingen.

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 6

- (3) De elektronische tolheffingssystemen moeten interoperabel zijn en gebaseerd op open en openbare normen die op niet-discriminerende grondslag voor alle systeemaanbieders beschikbaar zijn.

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 7

~~Bij de invoering van nieuwe tolsystemen moet toereikende apparatuur ter beschikking worden gesteld om discriminatie tussen de betrokken ondernemingen te voorkomen.~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 8

~~In het bijzonder kan de toepassing van de nieuwe technologieën voor plaatsbepaling met satelliet (GNSS) en mobiele communicatie (GSM/GPRS) op elektronische tolheffingssystemen dank zij hun grote flexibiliteit en veelzijdigheid ertoe bijdragen dat wordt voldaan aan de eisen van het voorgenomen nieuwe tolheffingsbeleid van de Gemeenschap en de lidstaten. Met deze technieken is het mogelijk het aantal afgelegde kilometers per wege categorie in rekening te brengen, zonder dat er zwaar geïnvesteerd hoeft te worden in infrastructuur. Deze technologieën maken ook aanvullende nieuwe veiligheids- en informatiediensten voor de reiziger mogelijk, zoals een automatisch alarm bij een ongeval, dat automatisch de positie van het verongelukte voertuig aangeeft, real-time informatie over de verkeerssituatie, de verkeersintensiteit of rijtijden. Wat de plaatsbepaling met satelliet betreft, wordt met het in 2002 door de Europese Unie gestarte GALILEO project beoogd vanaf 2008 informatiediensten te leveren die kwalitatief beter zijn dan die welke met de huidige satellietnavigatiesystemen worden geleverd en die optimaal zijn voor de telematicadiensten in het wegverkeer. Het European geostationary navigation overlap-systeem, een voorloper van GALILEO, zal reeds in 2004 operationeel zijn en vergelijkbare resultaten opleveren. Deze vernieuwende systemen zouden echter tekortkomingen kunnen vertonen ten aanzien van de betrouwbaarheid van de controle en de voorkoming van fraude. Op grond van de hierboven vermelde aanzienlijke voordelen moet evenwel in beginsel de toepassing van technologie voor plaatsbepaling per satelliet en van mobiele communicatietechnologie bij de invoering van nieuwe tolheffingssystemen worden aanbevolen.~~



---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 9  
(aangepast)

- (4) Het toenemend aantal ~~technologieën die worden gebruikt of die men de komende jaren voor elektronische tolheffing wil gaan gebruiken (voornamelijk de 5,8 GHz-microgolf, plaatsbepaling per satelliet en mobiele communicatie)~~ en specificaties die lidstaten en buurlanden opleggen voor hun elektronische tolheffingssystemen, kunnen afbreuk doen aan de goede werking van de interne markt en de doelstellingen van het vervoerbeleid. Vrachtwagenchauffeurs dreigen in de toekomst opgescheept te worden met steeds meer incompatibele en dure elektronische kastjes in de bestuurderscabine, en lopen het risico vergissingen te maken bij het gebruik daarvan, zoals niet betalen zonder enig opzet. Een dergelijke wildgroei is voor de voertuiggebruikers en -fabrikanten op grond van financiële, veiligheids- en juridische overwegingen onaanvaardbaar.

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 10  
(aangepast)

- (5) De kunstmatige belemmeringen voor de werking van de interne markt moeten worden opgeheven, maar de lidstaten en de ~~Gemeenschap~~  Unie  moeten wel de mogelijkheid blijven behouden om voor alle soorten voertuigen lokaal, nationaal en internationaal verschillende toltarieven te hanteren. Het apparaat in de auto moet de mogelijkheid tot toepassing van die verschillende tarieven bieden, met inachtneming van het beginsel van non-discriminatie van burgers uit de verschillende lidstaten. De interoperabiliteit van de tolheffingssystemen op ~~communautair~~  het  niveau  van de Unie  moet dus zo snel mogelijk gerealiseerd worden.

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 11

~~De autobestuurder wenst terecht een betere kwaliteit van de dienstverlening op de weg, met name wat de veiligheid betreft, en zou graag kortere files voor de tolpoorten zien, vooral op dagen met een groot verkeersaanbod, of op bepaalde heel drukke punten van het wegennet. De Europese tolheffing moet hierop worden afgestemd. Bovendien moet ervoor worden gezorgd dat de geboden technologieën en componenten, voor zover technisch mogelijk, ook kunnen worden gecombineerd met andere voertuigcomponenten, met name de elektronische tachograaf en mogelijkheden voor het oproepen van alarmdiensten. Intermodale systemen mogen in een later stadium niet worden uitgesloten.~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 12

~~De mogelijkheid van toegang tot andere, toekomstige toepassingen naast tolheffing moet worden gegarandeerd door de gebruikmaking van geschikte apparatuur.~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 13

- (6) Een Europese elektronische tolheffingsdienst zal zorgen voor interoperabiliteit op technisch, contractueel en procedureel vlak en het volgende behelzen:
- a) één contract tussen de klanten en de exploitanten, dat voldoet aan een reeks contractuele voorschriften waardoor alle exploitanten en/of dienstverleners in staat worden gesteld de dienst te verlenen en waarmee toegang tot het gehele netwerk wordt verkregen;
  - b) een reeks technische normen en vereisten aan de hand waarvan de industrie de voor de dienstverlening benodigde apparatuur kan produceren.

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 14

- (7) De contractuele interoperabiliteit kan voor sommige weggebruikers belangrijke faciliteiten inhouden en voor de administratie van het commercieel wegverkeer aanzienlijke besparingen opleveren.

---

↓ nieuw

- (8) Het dient te worden bevestigd dat de Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS) door EETS-aanbieders wordt aangeboden, zoals gespecificeerd in Beschikking 2009/750/EG<sup>18</sup> van de Commissie.
- (9) Om ervoor te zorgen dat hun boordapparatuur over de vereiste communicatietechnologieën beschikt, moeten EETS-aanbieders toestemming krijgen om gebruik te maken van en hun apparatuur te koppelen aan andere hardware- en softwaresystemen die al in het voertuig aanwezig zijn, zoals satellietnavigatiesystemen of smartphones.
- (10) Toepassingen voor elektronische tolheffing en coöperatieve ITS (C-ITS) maken gebruik van soortgelijke technologieën en aangrenzende frequentiebanden voor kortereafstandscommunicatie tussen voertuigen onderling en tussen voertuigen en de infrastructuur. In de toekomst moet worden onderzocht of elektronische tolheffing kan worden gecombineerd met C-ITS in de 5,9 GHz-band die momenteel door C-ITS wordt gebruikt, na een grondige beoordeling van de kosten, baten, technische hinderpalen en mogelijke oplossingen daarvoor.
- (11) Er moet rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van elektronische tolheffingssystemen die op dit ogenblik worden toegepast op lichte voertuigen. Aangezien geen enkele van die elektronische tolheffingssystemen momenteel gebruik maakt van satellietplaatsbepaling of mobiele communicatie, moeten EETS-aanbieders toestemming krijgen om, gedurende een beperkte periode, boordapparatuur voor lichte voertuigen te leveren die alleen geschikt is voor gebruik met de 5,8 GHz-technologie.

---

<sup>18</sup> Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen (PB L 268 van 13.10.2009, blz. 11).

- (12) Wanneer normen die relevant zijn voor EETS worden herzien door Europese normaliseringsinstanties, moeten er passende overgangsregelingen zijn om de continuïteit van EETS en de verenigbaarheid van de op het ogenblik van de herziening reeds in gebruik zijnde interoperabiliteitsonderdelen met de tolheffingssystemen te garanderen.
- (13) Problemen met de identificatie van niet-ingezeten overtreders van elektronische tolsystemen belemmeren de verdere uitrol van dergelijke systemen en de ruimere toepassing van de beginselen 'de gebruiker betaalt' en 'de vervuiler betaalt' op de wegen van de Unie.
- (14) Om redenen van samenhang en efficiënt gebruik van middelen moet het systeem voor de uitwisseling van informatie over personen die geen wegentol betalen, gebruik maken van dezelfde instrumenten als het bij Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad voorziene systeem voor de uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen<sup>19</sup>.
- (15) De lidstaten moeten grensoverschrijdend informatie kunnen uitwisselen over personen die geen wegentol betalen, ongeacht de technologie die wordt gebruikt voor het uitvoeren van de elektronische toltransacties.
- (16) De lidstaten moeten verplicht worden de Commissie de nodige informatie en gegevens verstrekken om de effectiviteit en efficiëntie van het systeem voor de uitwisseling van informatie over personen die geen wegentol betalen, te evalueren. De commissie moet de verkregen gegevens en informatie beoordelen en, indien nodig, wijzigingen van de wetgeving voorstellen.

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 15

~~De elektronische tolheffingssystemen leveren een aanzienlijke bijdrage tot vermindering van de kans op ongevallen, en verhogen dus de veiligheid van de weggebruiker, verminderen het aantal contante betalingen en opstoppingen aan de tolpoorten, met name bij een groot verkeersaanbod. Met deze systemen kan ook het ongunstige milieueffect van wachtende en weer startende voertuigen en van files, alsmede van de plaatsing van nieuwe tolpoorten of de uitbreiding van bestaande tolstations worden verlaagd.~~

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50, overweging 16  
(aangepast)

~~Het Witboek "Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010" bevat doelstellingen inzake de veiligheid en de goede doorstroming van het wegverkeer. Interoperabele intelligente vervoersdiensten en systemen (ITS) zijn een kerninstrument om die doelstelling te bereiken.~~

<sup>19</sup> Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9).

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 17 (aangepast)

- (17) Bij invoering van elektronische tolheffingssystemen is sprake van de verwerking van persoonsgegevens. Dit dient te geschieden met inachtneming van de ~~Europese~~ voorschriften ~~van de Unie~~ ~~van~~ ~~zoals~~ ~~onder meer~~ ~~vastgesteld in~~ ~~Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens~~<sup>20</sup> ~~Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad~~<sup>21</sup>, ~~Richtlijn (EU) 2106/680 van het Europees Parlement en de Raad~~<sup>22</sup> en ~~Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad~~<sup>23</sup> ~~van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie~~. Het recht op bescherming van persoonsgegevens is uitdrukkelijk vastgelegd in artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 18

~~Voor automatische afschrijvingen van tolheffingen van bankrekeningen of credit die in (of buiten) de Gemeenschap zijn gedomiceerd, is een volledig operationele EU betalingsruimte nodig, waarbij de kosten op niet-discriminerende wijze in rekening worden gebracht.~~

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 19

~~Elektronische tolheffingssystemen die op het grondgebied van de lidstaten worden ingevoerd, moeten aan de volgende fundamentele criteria voldoen, namelijk dat toekomstige technologische en systeemverbeteringen en systeemontwikkelingen gemakkelijk kunnen worden geïntegreerd zonder dat er hoge kosten verbonden zijn aan het vervangen van oudere modellen en methoden, dat de kosten van invoering ervan door commerciële en particuliere weggebruikers niet significant zijn in verhouding tot de voordelen voor diezelfde gebruikers en de maatschappij in het algemeen en dat bij de toepassing ervan in ongeacht welke lidstaat in geen enkel opzicht sprake is van discriminatie tussen binnenlandse weggebruikers en weggebruikers uit andere lidstaten.~~

<sup>20</sup> ~~PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).~~

<sup>21</sup> ~~Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).~~

<sup>22</sup> ~~Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 89).~~

<sup>23</sup> ~~Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37).~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 20 (aangepast)

~~Aangezien de doelstellingen van de voorgestelde maatregelen, namelijk de interoperabiliteit van de tolheffingssystemen in de interne markt en de invoering van een Europese elektronische tolheffingsdienst voor alle aan tolheffing onderworpen wegen in de Gemeenschap, niet in voldoende mate door de afzonderlijke lidstaten bereikt kunnen worden, en derhalve, vanwege hun Europese dimensie, beter op het niveau van de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen nemen, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het in dit artikel opgenomen evenredigheidsbeginsel gaat de richtlijn niet verder dan hetgeen nodig is om genoemde doelstellingen te bereiken.~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 21 (aangepast)

~~Er dient te worden gezorgd voor inschakeling van de betrokkenen (exploitanten van toldiensten, beheerders van infrastructuur, de elektronica- en auto-industrie, gebruikers) bij het overleg van de Commissie over de technische en contractuele aspecten van de invoering van een Europese elektronische tolheffingsdienst. Waar van toepassing moet de Commissie tevens overleg plegen met niet-gouvernementele organisaties (NGO's) die werkzaam zijn op het gebied van bescherming van de persoonlijke levenssfeer, verkeersveiligheid en milieu.~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 22 (aangepast)

~~Voor de invoering van een Europees tolheffingssysteem is de vaststelling van een reeks richtsnoeren vereist die door het bij deze richtlijn ingestelde comité moeten worden uitgewerkt.~~

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 23

(18) Deze richtlijn laat de vrijheid van de lidstaten om voorschriften inzake wegeninfrastructuurheffing en belastingaangelegenheden vast te stellen onverlet.

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50, overweging 24

~~De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>24</sup>;~~

---

<sup>24</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

↓ nieuw

- (19) Om de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen te garanderen en de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol te vergemakkelijken, moet de Commissie, overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, de bevoegdheid krijgen om wetgevingshandelingen vast te stellen met het oog op de aanpassing aan de stand van de techniek van de lijst van technologieën die mogen worden gebruikt voor het uitvoeren van elektronische toltransacties in elektronische tolsystemen die de installatie of het gebruik van boordapparatuur vereisen. Het is met name belangrijk dat de Commissie tijdens de voorbereiding overleg pleegt, ook op deskundigenniveau, en dat dat overleg plaatsvindt overeenkomstig de beginselen die zijn vastgesteld in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (20) De verplichting tot omzetting van deze richtlijn in nationaal recht dient te worden beperkt tot de bepalingen die ten opzichte van de vorige richtlijn materieel zijn gewijzigd. De verplichting tot omzetting van de ongewijzigde bepalingen vloeit voort uit de vorige richtlijn.
- (21) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage V, deel B, genoemde termijn voor de omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijn onverlet te laten.
- (22) De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 28, lid 2, van Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad<sup>25</sup>.

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50 (aangepast)  
⇒ nieuw

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### **Doelstelling** ☒ **Onderwerp** ☒ **en werkingssfeer**

1. Deze richtlijn legt de voorwaarden vast om de interoperabiliteit tussen elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de ~~Gemeenschap~~ ☒ Unie ☒ te waarborgen ⇒ en om de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol te vergemakkelijken ⇐. De richtlijn is van toepassing op de elektronische inning van alle typen tolgeden op het gehele wegennet ~~binnen de Gemeenschap~~ ☒ van de Unie ☒, van

<sup>25</sup> Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1).

stadswegen en verbindingswegen tussen de steden, snelwegen, hoofdwegen en secundaire wegen tot voorzieningen als tunnels, bruggen en veerponten.

⇒ Deze richtlijn laat de beslissingen van lidstaten om heffingen op te leggen aan bepaalde voertuigtypes en om het niveau van die heffingen en het doel waarvoor ze worden opgelegd te bepalen, onverlet. ⇐

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op:

a) tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor geen elektronische manier van innen bestaat;

~~b) elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor geen uitrusting in voertuigen hoeft te worden ingebouwd;~~

eb) kleine, strikt lokale tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor de kosten voor de aanpassing aan de richtlijn niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst;

⇒ c) parkeergelden. ⇐

3. ~~Ter verwezenlijking van d~~De in het eerste lid genoemde doelstelling  van interoperabiliteit van  wordt een "Europese elektronische tolheffingsdienst"  tolheffingssystemen  opgericht  wordt verwezenlijkt via een Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS) . ~~Deze dienst, die een aanvulling vormt op de nationale elektronische tolheffingsdiensten van de lidstaten, zorgt voor de interoperabiliteit, in de gehele Gemeenschap, voor de gebruiker van in de lidstaten reeds ingevoerde elektronische tolheffingssystemen, en van in de toekomst met inachtneming van deze richtlijn in te voeren systemen.~~

↓ nieuw

## Artikel 2

### Definities

Met het oog op de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) "Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS)": de diensten die, op basis van een contract, door een EETS-aanbieder worden verleend aan EETS-gebruikers. Die diensten omvatten onder meer de terbeschikkingstelling en correcte parametrisatie en werking van de boordapparatuur die nodig is om wegentol te betalen in alle elektronische tolgebieden die in het contract zijn overeengekomen, de verwerking van de betaling van wegentol door de gebruiker aan de tolheffer namens de gebruikers, en de verlening van andere diensten en bijstand die de gebruiker nodig heeft om te voldoen aan de verplichtingen die door de tolheffers worden opgelegd in de in het contract overeengekomen tolgebieden;

b) "tolheffer": een publieke of private entiteit die wegentol heft op het gebruik van voertuigen in een elektronisch tolgebied;

c) "EETS-aanbieder": een entiteit die een EETS-gebruikers toegang verleent tot de EETS op basis van een contract en die geregistreerd is in zijn lidstaat van vestiging;

d) "EETS-gebruiker": een natuurlijke persoon of rechtspersoon die een contract heeft met een EETS-aanbieder om toegang te krijgen tot de EETS;

e) "elektronisch tolgebied": een weg, een wegennet, een kunstwerk zoals een brug of een tunnel, of een ferry waarvoor wegentol wordt geïnd door, uitsluitend of gedeeltelijk, gebruik

te maken van automatische detectiemechanismen zoals communicatie met boordapparatuur in het voertuig of automatische nummerplatherkenning;

f) "boordapparatuur": alle aan boord van een voertuig geïnstalleerde of meegenomen hardware- en softwarecomponenten die vereist zijn om EETS aan te bieden, teneinde gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en vanop afstand te ontvangen/verzenden;

g) "wegentol": de vergoeding die door de weggebruiker moet worden betaald om op een weg of wegennet te mogen rijden of om gebruik te maken van een structuur als een brug of tunnel, of van een ferry;

h) "niet-betaling van wegentol": het begaan van een overtreding die tot gevolg heeft dat een weggebruiker geen wegentol betaalt in een lidstaat, zoals gedefinieerd in de toepasselijke wetgeving van die lidstaat;

i) "lidstaat van registratie": de lidstaat waarin het voertuig is geregistreerd waarmee de overtreding werd begaan die tot gevolg had dat geen wegentol werd betaald;

j) "nationaal contactpunt": een bevoegde autoriteit die is aangewezen voor de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens;

k) "geautomatiseerde zoekopdracht": een online-toegangsprocedure voor het raadplegen van de gegevensbanken van één, meerdere of alle lidstaten of van de deelnemende landen;

l) "voertuig": elk motorvoertuig, met inbegrip van motorfietsen, dat normaal wordt gebruikt voor het vervoer van personen of goederen over de weg;

m) "houder van het voertuig": de persoon op wiens naam het voertuig is geregistreerd, zoals gedefinieerd in de wetgeving van de lidstaat van registratie;

n) "zwaar bedrijfsvoertuig": een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van goederen en dat een maximum toegestane massa van meer dan 3,5 ton heeft, of een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van passagiers en dat is uitgerust met meer dan negen stoelen, met inbegrip van de bestuurdersstoel;

o) "licht voertuig": elk voertuig dat geen zwaar bedrijfsvoertuig is.

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50 (aangepast)  
⇒ nieuw

### Artikel 3

#### **Technologische oplossingen**

1. Alle nieuwe elektronische tolheffingssystemen ⇒ waarvoor boordapparatuur moet worden geïnstalleerd of gebruikt ⇐ ~~die vanaf 1 januari 2007 in gebruik worden genomen en bestemd zijn voor gebruik door alle voertuigen, zijn~~ ☒ maken ☒ voor de afhandeling van elektronische tolheffingstransacties ~~gebaseerd op~~ ☒ gebruik van ☒ een of meer van de ~~volgende~~ ☒ in bijlage IV vermelde ☒ technologieën.

⇒ Bestaande elektronische tolheffingssystemen die gebruik maken van andere dan de in bijlage IV vermelde technologieën beantwoorden aan die technologieën indien substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd. ⇐

~~a) plaatsbepaling per satelliet;~~



- b) ~~mobile communicatie volgens de GSM-GPRS-norm (referentie GSM TS 03.60/23.060);~~
- e) ~~5,8 GHz-microgolfttechnologie.~~
- 

↓ nieuw

2. Boordapparatuur die gebruik maakt van satellietplaatsbepalingstechnologie moet verenigbaar zijn met de plaatsbepalingsdiensten die worden verleend door Galileo en EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) en mogen verenigbaar zijn met andere satellietnavigatiesystemen.

3. EETS-aanbieders stellen boordapparatuur ter beschikking van de gebruikers die geschikt is voor gebruik, interoperabel is en in staat is te communiceren met alle in de lidstaten in gebruik zijnde elektronische tolheffingssystemen die gebruik maken van de in bijlage IV vermelde technologieën.

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50

~~2. Overeenkomstig artikel 3, lid 1 wordt een Europese elektronische tolheffingsdienst opgericht. Exploitanten stellen volgens het in artikel 3, lid 4 opgenomen tijdschema aan geïnteresseerde gebruikers apparatuur ter beschikking die in het voertuig kan worden ingebouwd, geschikt is voor alle in de lidstaten in gebruik zijnde elektronische tolheffingssystemen waarin de in lid 1 genoemde technologieën zijn aangewend en die geschikt is voor gebruik in alle typen voertuigen. Deze apparatuur is op zijn minst interoperabel en in staat te communiceren met alle in de lidstaten in gebruik zijnde systemen die gebaseerd zijn op een of meer van de in lid 1 genoemde technologieën. De nadere regelingen ter zake worden vastgesteld door het in artikel 5, lid 1, genoemd Comité, met inbegrip van regelingen voor de beschikbaarheid van in het voertuig in te bouwen apparatuur waarmee aan de vraag van alle geïnteresseerde gebruikers kan worden tegemoetgekomen.~~

---

↓ nieuw

4. De boordapparatuur mag gebruik maken van eigen hardware en software, van elementen van andere hardware en software die in het voertuig aanwezig is of van beide. Om met andere in het voertuig aanwezige hardwaresystemen te kunnen communiceren, mag de boordapparatuur gebruik maken van andere dan de in bijlage IV vermelde technologieën.

5. Tot 31 december 2027 mogen EETS-aanbieders boordapparatuur die alleen geschikt is voor gebruik met de 5,8 GHz microgolfttechnologie ter beschikking stellen van gebruikers van lichte voertuigen.

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50 (aangepast)  
⇒ nieuw

~~3. Aanbevolen wordt dat nieuwe elektronische tolheffingssystemen die na de aanneming van deze richtlijn in werking worden gesteld, gebruik maken van de in lid 1 vermelde plaatsbepaling per satelliet en mobiele communicatie. Met betrekking tot de mogelijke~~

~~overschakeling van op andere technologieën gebaseerde systemen naar op deze technologieën gebaseerde systemen stelt de Commissie, in samenwerking met het in artikel 5, lid 1 bedoelde comité, uiterlijk 31 december 2009 een verslag op. Dit verslag omvat een studie over het gebruik van elk van de in lid 1 genoemde technologieën, alsmede een kosten-batenanalyse. Indien nodig doet de Commissie het verslag vergezeld gaan van een voorstel aan het Europees Parlement en de Raad voor een overschakelingsstrategie.~~

~~4. — Onverminderd lid 1 kan de ingebouwde apparatuur ook geschikt zijn voor andere technologieën, op voorwaarde dat zulks niet tot extra last voor de gebruikers leidt of discriminatie tussen hen teweegbrengt. In voorkomend geval kan de ingebouwde apparatuur ook aan de elektronische tachograaf van het voertuig worden gekoppeld.~~

~~5. — Lidstaten die over tolheffingssystemen beschikken, nemen de nodige maatregelen voor de uitbreiding van het gebruik van elektronische tolheffingssystemen. Zij streven ernaar dat uiterlijk 1 januari 2007 minstens 50% van het verkeer in elk tolstation gebruik kan maken van elektronische tolheffingssystemen. In doorgangen die met elektronische tolheffing zijn uitgerust, mag, met inachtneming van de veiligheid, ook op andere wijze tolgeld worden geïnd.~~

~~6. — De werkzaamheden voor de interoperabiliteit van de bestaande technologieën voor tolheffing, die worden verricht in het kader van de Europese elektronische tolheffingsdienst, moeten de volledige compatibiliteit en interface van die technologieën en de in lid 1 genoemde systemen en de onderlinge compatibiliteit en interface van de bijbehorende apparatuur waarborgen.~~

~~76. De lidstaten zien erop toe dat de met het oog op het functioneren van de Europese elektronische tolheffingsdienst  EETS  noodzakelijke verwerking van persoonsgegevens plaatsvindt in overeenstemming met de communautaire regels  van de Unie  op het gebied van de bescherming van de fundamentele rechten en vrijheden van natuurlijke personen, waaronder de persoonlijke levenssfeer, en dat in het bijzonder wordt voldaan aan de Richtlijnen 95/46/EG, de bepalingen van Verordening (EU) 2016/679, Richtlijn (EU) 2016/680 en Richtlijn 2002/58/EG.~~

### ~~Artikel 3~~

#### ~~Invoering van een Europese elektronische tolheffingsdienst~~

~~1. Er wordt een "Europese elektronische tolheffingsdienst" ingevoerd op het gehele wegennet in de Gemeenschap waar tolgeld of gebruiksheffingen elektronisch worden geïnd. Deze elektronische tolheffingsdienst behelst een reeks contractuele regels die alle exploitanten en/of dienstverleners in staat stelt de dienst te verlenen, een reeks technische normen en vereisten en één enkel contract tussen de klanten en de exploitanten en/of dienstverleners die de dienst aanbieden. Dit contract bestrijkt de dienstverlening op het volledige wegennet en kan bij iedere exploitant van een deel van het net en/of dienstverleners worden ondertekend.~~

~~2. — De Europese elektronische tolheffingsdienst is niet van invloed op fundamentele besluiten van de lidstaten om tol te heffen op bepaalde typen voertuigen, noch op de hoogte van de heffingen of het doel daarvan, maar heeft uitsluitend betrekking op de wijze waarop tolgeld of heffingen worden geïnd. De dienst maakt de sluiting van de contracten mogelijk, ongeacht de plaats van inschrijving van het voertuig, de nationaliteit van de partijen bij het contract en de zone of het punt binnen het wegennet waarvoor de tol verschuldigd is.~~

~~3. Het systeem biedt ruimte voor de ontwikkeling van intermodaliteit, zonder dat er nadelen ontstaan voor andere vervoerswijzen.~~

~~4. Wanneer lidstaten beschikken over nationale elektronische tolheffingssystemen zien zij erop toe dat de exploitanten en/of dienstverleners de Europese elektronische tolheffingsdienst volgens onderstaand tijdschema aan hun klanten aanbieden:~~

~~a) voor alle voertuigen van meer dan 3,5 ton en voor alle voertuigen die meer dan 9 personen (bestuurder + 8) mogen vervoeren, uiterlijk drie jaar nadat de besluiten tot definiëring van de in artikel 4, lid 4, genoemde Europese elektronische tolheffingsdienst genomen zijn;~~

~~b) voor alle overige voertuigtypen uiterlijk vijf jaar nadat de besluiten tot definiëring van de in artikel 4, lid 4, genoemde Europese elektronische tolheffingsdienst genomen zijn.~~

#### Artikel 4

##### Kenmerken van de ~~Europese elektronische tolheffingsdienst~~ ☒ EETS ☒

1. De ~~Europese elektronische tolheffingsdienst~~ ☒ EETS ☒ is gebaseerd op de elementen in ~~de bijlage I bij deze richtlijn.~~

↓ Verordening 219/2009, art. 1 en bijlage, punt 7.7

~~2. Indien nodig mag deze bijlage om technische redenen worden gewijzigd. Deze maatregelen, die niet essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50 (aangepast)

2. De ~~dienst~~ ☒ EETS ☒ maakt de sluiting van de contracten mogelijk, ongeacht de plaats van inschrijving van het voertuig, de nationaliteit van de partijen bij het contract en de zone of het ~~punt binnen~~ ☒ traject van ☒ het wegennet waarvoor de ☒ wegen ☒ tol verschuldigd is.

3. Het ~~systeem~~ ☒ EETS ☒ biedt ruimte voor de ontwikkeling van intermodaliteit, zonder dat er nadelen ontstaan voor andere vervoerswijzen.

~~3.4. De Europese elektronische tolheffingsdienst~~ ☒ EETS ☒ maakt gebruik van de in artikel ~~23~~ bedoelde technologische oplossingen, ~~met~~ ☒ en van de in artikel 10, lid 2, vermelde technische ☒ specificaties ~~die voor het publiek beschikbaar zijn.~~

↓ Verordening 219/2009, art. 1 en bijlage, punt 7.7

~~4. De Commissie neemt de besluiten met betrekking tot de definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst. Deze maatregelen, die niet essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Deze besluiten worden alleen genomen indien alle op basis van passende studies geëvalueerde voorwaarden aanwezig zijn om vanuit alle oogpunten, ook technisch, juridisch en commercieel, interoperabiliteit mogelijk te maken.~~

~~5. De Commissie neemt de technische besluiten met betrekking tot de totstandbrenging van de Europese elektronische tolheffingsdienst. Deze maatregelen, die niet essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50 (aangepast)  
⇒ nieuw

~~75. In overeenstemming met de procedure die is vastgesteld in Richtlijn 2015/1535/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>26</sup> Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften<sup>27</sup> verzoekt  vraagt  de Commissie de desbetreffende normalisatie-instellingen, in het bijzonder de Europese Commissie voor Normalisatie, ~~al het mogelijke te doen om op korte termijn~~  snel  normen vast te stellen voor elektronische tolheffingssystemen op basis van ~~microgolfttechnologie en op basis van systemen die gebruikmaken van plaatsbepaling per satelliet en mobiele communicatie in bijlage IV vermelde technologieën~~ ⇒, en om deze indien nodig te actualiseren ⇐. ⇒ De Commissie vraagt dat de normalisatie-instellingen toezien op de blijvende verenigbaarheid van interoperabiliteitsonderdelen. ⇐~~

~~86. De  Boord apparatuur waarvan de Europese elektronische tolheffingsdienst gebruikmaakt  voor de EETS  moet met name voldoen aan de eisen van Richtlijn 1999/5/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 1999 betreffende radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur en de wederzijdse erkenning van hun conformiteit<sup>28</sup> (radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur) 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>29</sup> en Richtlijn 89/336/EEG van de Raad van 3 mei 1989 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake elektromagnetische compatibiliteit (EMC)<sup>30</sup> Richtlijn 2014/30/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>31</sup>.~~

↓ nieuw

## Artikel 5

### Procedure voor de uitwisseling van informatie tussen lidstaten

1. Voor het onderzoek naar gevallen van niet-betaling van wegentol verleent de lidstaat de contactpunten van de andere lidstaten toegang tot de volgende nationale

<sup>26</sup> Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PB L 241 van 17.9.2015, blz. 1).

<sup>27</sup> PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij het Toetredingsverdrag van 2003.

<sup>28</sup> PB L 91 van 7.4.1999, blz. 10. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003.

<sup>29</sup> Richtlijn 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van radioapparatuur (PB L 153 van 22.5.2014, blz. 62).

<sup>30</sup> PB L 139 van 23.5.1989, blz. 19. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 93/68/EEG (PB L 220 van 30.8.1993, blz. 1).

<sup>31</sup> Richtlijn 2014/30/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake elektromagnetische compatibiliteit (PB L 96 van 29.3.2014, blz. 79).

voertuigregistratiegegevens, en verleent ze hen toestemming om geautomatiseerde zoekopdrachten uit te voeren met betrekking tot die gegevens:

- a) gegevens met betrekking tot voertuigen; en
- b) gegevens met betrekking tot de eigenaars of houders van het voertuig.

De elementen van de onder a) en b) vermelde gegevens die noodzakelijk zijn om een geautomatiseerde zoekopdracht uit te voeren, moeten in overeenstemming zijn met bijlage II.

2. Met het oog op de uitwisseling van de in lid 1 bedoelde gegevens, wijst elke lidstaat een nationaal contactpunt aan. De bevoegdheden van het nationaal contactpunt zijn geregeld in de toepasselijke wetgeving van de desbetreffende lidstaat.
3. Bij het uitvoeren van een geautomatiseerde zoekopdracht in de vorm van een uitgaand verzoek, gebruikt het nationaal contactpunt van de lidstaat op wiens grondgebied een geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden, een volledig registratienummer.

Die geautomatiseerde zoekopdrachten worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures van punten 2 en 3 van hoofdstuk 3 van de bijlage bij Besluit 2008/616/JPB van de Raad<sup>32</sup> en de eisen van bijlage II bij de onderhavige richtlijn.

De lidstaat op wiens grondgebied een geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden, gebruikt de verkregen gegevens om vast te stellen wie aansprakelijk is voor de niet-betaling van die tol.

4. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de uitwisseling van informatie via interoperabele elektronische middelen gebeurt, zonder uitwisseling van gegevens via andere gegevensbanken die niet voor de doeleinden van deze richtlijn worden gebruikt. De lidstaten zien erop toe dat die uitwisseling van informatie op kostenefficiënte en beveiligde wijze plaatsvindt. De lidstaten zorgen voor de beveiliging en bescherming van de verzonden gegevens, voor zover mogelijk met bestaande softwaretoepassingen, zoals die welke in artikel 15 van Besluit 2008/616/JPB is vermeld, en gewijzigde versies van die softwaretoepassingen, overeenkomstig bijlage II bij de onderhavige richtlijn en punten 2 en 3 van hoofdstuk 3 van de bijlage bij Besluit 2008/616/JPB. De gewijzigde versies van de softwaretoepassingen moeten beschikken over zowel een online-modus voor real-time-uitwisselingen als een modus voor batch-uitwisselingen, waarbij deze laatste het mogelijk maakt meerdere zoekopdrachten of antwoorden in één bericht uit te wisselen.
5. Elke lidstaat draagt de eigen kosten in verband met de administratie, het gebruik en het onderhoud van de in lid 4 vermelde softwaretoepassingen.

## *Artikel 6*

### **Kennisgeving van niet-betaling van wegentol**

1. De lidstaat op wiens grondgebied een geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden, beslist al dan niet een afhandelingsprocedure met betrekking tot het geval van niet-betaling van wegentol in te stellen.

---

<sup>32</sup> Besluit 2008/616/JPB van de Raad van 23 juni 2008 betreffende de uitvoering van Besluit 2008/615/JPB inzake de intensivering van de grensoverschrijdende samenwerking, in het bijzonder ter bestrijding van terrorisme en grensoverschrijdende criminaliteit (PB L 210 van 6.8.2008, blz. 12).

Als de lidstaat op wiens grondgebied een geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden, beslist een dergelijke procedure in te stellen, stelt die lidstaat, overeenkomstig zijn nationaal recht, de eigenaar, de houder van het voertuig of de persoon die anderszins geïdentificeerd is als degene die ervan verdacht wordt de wegentol niet te hebben betaald, daarvan in kennis. Deze kennisgeving maakt, zoals geldt krachtens het nationale recht, melding van de juridische gevolgen daarvan op het grondgebied van de lidstaat waarop het geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden, uit hoofde van het recht van die lidstaat.

2. Wanneer de lidstaat op wiens grondgebied een geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden de kennisgeving verstuurt aan de eigenaar, de houder van het voertuig of aan de persoon die anderszins geïdentificeerd is als degene die ervan verdacht wordt de wegentol niet te hebben betaald, deelt hij, overeenkomstig zijn nationaal recht, alle relevante informatie mee, met name de aard van het geval van niet-betaling van wegentol, de titel van de overtreden nationale wetsartikelen en de geldende sancties voor een dergelijke overtreding, en in voorkomend geval gegevens betreffende de apparatuur die is gebruikt om de overtreding vast te stellen. Daartoe kan de lidstaat op wiens grondgebied het geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden, gebruikmaken van het model in bijlage III.
3. Indien de lidstaat op wiens grondgebied het geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden beslist een afhandelingsprocedure met betrekking tot het geval van niet-betaling van wegentol in te stellen, verstuurt de lidstaat, met het oog op de eerbiediging van de grondrechten, de kennisgeving in de taal van het registratiedocument van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van registratie.

#### *Artikel 7*

### **Rapportering door de lidstaten aan de Commissie**

Elke lidstaat dient uiterlijk [4 jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] en daarna om de twee jaar een uitgebreid verslag in bij de Commissie.

In dat verslag wordt vermeld hoeveel geautomatiseerde zoekopdrachten de lidstaat op wiens grondgebied een geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden, heeft gevraagd aan het nationaal contactpunt van de lidstaat van registratie, naar aanleiding van gevallen van niet-betaling van wegentol op zijn grondgebied, samen met de aard van het geval van niet-betaling van wegentol waarvoor verzoeken werden gedaan en het aantal mislukte verzoeken.

Het uitgebreide verslag bevat ook een beschrijving van de situatie op nationaal niveau met betrekking tot de afhandeling van gevallen van niet-betaling van wegentol, op basis van het gedeelte gevallen van niet-betaling van wegentol waarvoor een kennisgeving werd verstuurd.

#### *Artikel 8*

### **Gegevensbescherming**

1. De bepalingen van Verordening (EU) 2016/679 en de nationale wetten, regels en administratieve bepalingen ter omzetting van Richtlijn (EU) 2016/680 zijn van toepassing op de persoonsgegevens die in het kader van deze richtlijn worden verwerkt.
2. De lidstaten zien erop toe dat de in het kader van deze richtlijn verwerkte persoonsgegevens binnen een passende termijn worden gecorrigeerd indien ze

onjuist zijn, of worden gewist of beperkt, en dat een uiterste termijn voor de opslag van gegevens wordt vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 en de nationale wetten, regels en administratieve bepalingen ter omzetting van Richtlijn (EU) 2016/680.

De lidstaten zien erop toe dat alle in het kader van deze richtlijn verwerkte persoonsgegevens alleen worden gebruikt om de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over gevallen van niet-betaling van wegentol te vergemakkelijken, en dat de betrokkenen dezelfde rechten op informatie, toegang, rectificatie, wissing en blokkering, compensatie en beroep in rechte hebben als bepaald in Verordening (EU) 2016/679 en de nationale wetten, regels en administratieve bepalingen ter omzetting van Richtlijn (EU) 2016/680.

3. Elke betrokkene heeft het recht informatie te krijgen over welke in de lidstaat van registratie opgeslagen persoonsgegevens zijn doorgestuurd naar de lidstaat waarin een geval van niet-betaling van wegentol is vastgesteld, met inbegrip van de datum van het verzoek en de bevoegde autoriteit van de lidstaat op wiens grondgebied een geval van niet-betaling van wegentol is vastgesteld.

#### **Artikel 9**

#### **Rapportering**

Uiterlijk [5 jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing van de artikelen 6 en 7 van deze richtlijn door de lidstaten. In dit verslag besteedt de Commissie met name aandacht aan de volgende aspecten en dient ze, in voorkomend geval, voorstellen in om deze aspecten te behandelen:

- een beoordeling van de effectiviteit van de artikelen 6 en 7 inzake de beperking van het aantal gevallen van niet-betaling van wegentol in de Unie,
- een beoordeling van de noodzaak om de grensoverschrijdende handhaving van de betaling van wegentol in de Unie verder te vergemakkelijken door een mechanisme vast te stellen waarbij de lidstaat van registratie bijstand verleent aan de lidstaat op wiens grondgebied een geval van niet-betaling van wegentol heeft plaatsgevonden bij de inning van wegentol en boetes.

#### **Artikel 10**

#### **Gedelegeerde handelingen**

1. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 11 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlagen I en IV teneinde deze aan te passen aan de technische vooruitgang.
2. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 11 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de definitie van technische specificaties en eisen voor de EETS en de contractuele regels voor het aanbieden van de EETS, met inbegrip van rechten en plichten van EETS-aanbieders, tolheffers en EETS-gebruikers.
3. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 11 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot administratieve regelingen, vrijwaringsbepalingen en een procedure voor de beslechting van geschillen tussen tolheffers en EETS-aanbieders.

4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 11 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter actualisering van bijlage II, teneinde rekening te houden met relevante wijzigingen van Besluit 2008/615/JBZ<sup>33</sup> van de Raad en Besluit 2008/616/JBZ van de Raad, of wanneer dit vereist is uit hoofde van andere relevante wetgevingshandelingen van de Unie.

#### *Artikel 11*

#### **Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De bevoegdheid om de in artikel 10 bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt voor onbepaalde tijd aan de Commissie verleend, met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn].
3. De in artikel 10 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Dit besluit wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Alvorens een gedelegeerde handeling vast te stellen, raadpleegt de Commissie door elke lidstaat aangewezen deskundigen, overeenkomstig de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016<sup>34</sup>.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 10 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van deze termijn de Commissie ervan in kennis hebben gesteld daartegen geen bezwaar te zullen maken.

↓ Verordening 219/2009, art. 1 en bijlage, punt 7.7

#### ~~Artikel 5~~

#### ~~Comitéprocedure~~

- ~~1. De Commissie wordt bijgestaan door het „Comité elektronische tolheffing“.~~
- ~~2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.~~

<sup>33</sup> Besluit 2008/615/JBZ van de Raad van 23 juni 2008 inzake de intensivering van de grensoverschrijdende samenwerking, in het bijzonder ter bestrijding van terrorisme en grensoverschrijdende criminaliteit (PB L 210 van 6.8.2008, blz. 1).

<sup>34</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1



---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50 (aangepast)

*Artikel ~~6~~ 12*

**~~Uitvoering~~ ☒ Omzetting ☒**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om ~~uiterlijk op 20 november 2005~~ ☒ uiterlijk [18 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn] ☒ aan ~~deze richtlijn~~ ☒ artikel 1, de artikelen 3 tot en met 8 en bijlagen II en III ☒ te voldoen. Zij delen de Commissie onverwijld de tekst van die bepalingen mee, ~~alsmede een transponeringstabel, waarin wordt aangegeven in welke nationale bepalingen de bepalingen van deze richtlijn zijn verwerkt.~~

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. ☒ In de bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijn, gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn. ☒ De regels voor de verwijzing ☒ en de formulering van die vermelding ☒ worden vastgesteld door de lidstaten.

☒ 2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. ☒

---

↓ nieuw

*Artikel 13*

**Intrekking**

Richtlijn 2004/52/EG wordt ingetrokken met ingang van [de dag na de datum in artikel 12, lid 1, eerste alinea], onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage V, deel B, vermelde uiterste termijn voor de omzetting van de richtlijn in nationale wetgeving.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn worden, overeenkomstig de concordantietabel in bijlage VI, gelezen als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn.

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van  
7.6.2004, blz. 50

*Artikel ~~7~~ 14*

**Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

---

↓ Rectificatie, PB L 200 van 7.6.2004, blz. 50
---

*Article 8 15*

**Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement  
De voorzitter*

*Voor de Raad  
De voorzitter*