

**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**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's <sup>2</sup>,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> PB C 32 van 5.2.2004, blz. 36.

<sup>2</sup> PB C 73 van 23.3.2004, blz. 54.

<sup>3</sup> Advies van het Europees Parlement van 18 december 2003 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 22 maart 2004 (PB C 95E van 20.4.2004, blz. 53) en standpunt van het Europees Parlement van 20 april 2004.

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de resolutie van 17 juni 1997 over de invoering van telematica in het wegvervoer, in het bijzonder met betrekking tot elektronische tolheffing <sup>1</sup>, heeft de Raad de lidstaten en de 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.
- (2) 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 microgolftechnologie 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 microgolf-technologie 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 kortereafstandscommunicatiesystemen (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.

---

<sup>1</sup> PB C 194 van 25.6.1997, blz. 5.

- 
- (3) 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 microgolf-technologie in de frequentieband van 5,8 GHz.
  - (4) 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 microgolftechnologie en de satelliet- en mobiele communicatietechnologieën.
  - (5) Er moet worden voorzien in de wijdverspreide invoering van elektronische tolheffingssystemen in de lidstaten en hun buurlanden, en daarvoor moet men ook kunnen beschikken over interoperabele systemen die zijn afgestemd op de toekomstige ontwikkeling van rekeningrijden op communautair niveau en op toekomstige technische ontwikkelingen.
  - (6) De elektronische tolheffingssystemen moeten interoperabel zijn en gebaseerd op open en openbare normen die op niet-discriminerende grondslag voor alle systeemaanbieders beschikbaar zijn.

- 
- (7) Bij de invoering van nieuwe tolsystemen moet toereikende apparatuur ter beschikking worden gesteld om discriminatie tussen de betrokken ondernemingen te voorkomen.
- (8) In het bijzonder kan de toepassing van de nieuwe technologieën voor plaatsbepaling met satelliet (GNSS) en mobiele communicatie (GSM/GPRS) op elektronische tolheffings-systemen 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 wegcategorie 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.

- 
- (9) 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.
- (10) De kunstmatige belemmeringen voor de werking van de interne markt moeten worden opgeheven, maar de lidstaten en de Gemeenschap 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 niveau moet dus zo snel mogelijk gerealiseerd worden.

- 
- (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.
- (12) De mogelijkheid van toegang tot andere, toekomstige toepassingen naast tolheffing moet worden gegarandeerd door de gebruikmaking van geschikte apparatuur.
- (13) 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.

- 
- (14) De contractuele interoperabiliteit kan voor sommige weggebruikers belangrijke faciliteiten inhouden en voor de administratie van het commercieel wegverkeer aanzienlijke besparingen opleveren.
- (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.
- (16) 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.
- (17) Bij invoering van elektronische tolheffingssystemen is sprake van de verwerking van persoonsgegevens. Dit dient te geschieden met inachtneming van de Europese voorschriften van onder meer 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>1</sup> en 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 <sup>2</sup>. Het recht op bescherming van persoonsgegevens is uitdrukkelijk vastgelegd in artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

---

<sup>1</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>2</sup> PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37.

- 
- (18) Voor automatische afschrijvingen van tolheffingen van bankrekeningen of credit die in (of buiten) de Gemeenschap zijn gedomicilieerd, is een volledig operationele EU-betalingsruimte nodig, waarbij de kosten op niet-discriminerende wijze in rekening worden gebracht.
- (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.
- (20) 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.



- 
- (21) Er dient te worden gezorgd voor inschakeling van de betrokkenen (exploitanten van tol-diensten, 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.
- (22) Voor de invoering van een Europees tolheffingssysteem is de vaststelling van een reeks richt-snoeren vereist die door het bij deze richtlijn ingestelde comité moeten worden uitgewerkt.
- (23) Deze richtlijn laat de vrijheid van de lidstaten om voorschriften inzake wegeninfrastructuur-heffing en belastingaangelegenheden vast te stellen onverlet.
- (24) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeen-komstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voor-waarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>1</sup>,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

**Doelstelling en werkingssfeer**

1. Deze richtlijn legt de voorwaarden vast om de interoperabiliteit tussen elektronische tolheffings-systemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap te waarborgen. De richtlijn is van toepassing op de elektronische inning van alle typen tolgelden op het gehele wegennet binnen de Gemeenschap, van stadswegen en verbindingswegen tussen de steden, snelwegen, hoofdwegen en secundaire wegen tot voorzieningen als tunnels, bruggen en veerponten.

---

<sup>1</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

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

3. Ter verwezenlijking van de in het eerste lid genoemde doelstelling wordt een "Europese elektronische tolheffingsdienst" opgericht. 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.

#### *Artikel 2*

#### **Technologische oplossingen**

1. Alle nieuwe elektronische tolheffingssystemen die vanaf 1 januari 2007 in gebruik worden genomen en bestemd zijn voor gebruik door alle voertuigen, zijn voor de afhandeling van elektronische tolheffingstransacties gebaseerd op een of meer van de volgende technologieën:

- a) plaatsbepaling per satelliet;

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

2. Overeenkomstig artikel 3, lid 1 wordt een Europese elektronische tolheffingsdienst opgericht. Exploitanten stellen volgens het in artikel 3, lid 3 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.

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.

7. De lidstaten zien erop toe dat de met het oog op het functioneren van de Europese elektronische tolheffingsdienst noodzakelijke verwerking van persoonsgegevens plaatsvindt in overeenstemming met de communautaire regels 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 en 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**

1. De Europese elektronische tolheffingsdienst is gebaseerd op de elementen in de bijlage bij deze richtlijn.
2. Indien nodig mag deze bijlage om technische redenen worden gewijzigd volgens de in artikel 5, lid 2, bedoelde procedure.
3. De Europese elektronische tolheffingsdienst maakt gebruik van de in artikel 2 bedoelde technologische oplossingen, met specificaties die voor het publiek beschikbaar zijn.

4. Uiterlijk op 1 juli 2006 neemt de Commissie de besluiten met betrekking tot de definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst, overeenkomstig de in artikel 5, lid 2, bedoelde procedure. 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. Indien de in lid 4 bedoelde besluiten niet voor 1 juli 2006 genomen zijn, stelt de Commissie in overeenstemming met de procedure van artikel 5, lid 2, een nieuwe termijn voor het nemen van deze besluiten vast.

6. De Commissie neemt de technische besluiten met betrekking tot de totstandbrenging van de Europese elektronische tolheffingsdienst volgens de in artikel 5, lid 2, bedoelde procedure.

7. In overeenstemming met de procedure die is vastgesteld in 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>1</sup> verzoekt de Commissie de desbetreffende normalisatie-instellingen, in het bijzonder de Europese Commissie voor Normalisatie, al het mogelijke te doen om op korte termijn normen vast te stellen voor elektronische tolheffingssystemen op basis van microgolfttechnologie en op basis van systemen die gebruik maken van plaatsbepaling per satelliet en mobiele communicatie.

8. De apparatuur waarvan de Europese elektronische tolheffingsdienst gebruik maakt, 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>2</sup> (radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur) 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>3</sup>.

---

<sup>1</sup> PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij het Toetredingsverdrag van 2003.

<sup>2</sup> PB L 91 van 7.4.1999, blz. 10. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003.

<sup>3</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).

*Artikel 5***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het "Comité elektronische tolheffing" ("comité").
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

*Artikel 6***Uitvoering**

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk ..... \* aan deze richtlijn 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. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

---

\* 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van de richtlijn



*Artikel 7***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 8***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 29 april 2004.

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

P. COX

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

M. McDOWELL

---

---

*BIJLAGE***Eisen voor de definiëring en invoering van de Europese elektronische tolheffingsdienst**

Onderstaande punten zijn van wezenlijk belang voor de definiëring en invoering van de uit hoofde van de richtlijn op te zetten Europese elektronische tolheffingsdienst. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen punten van technische, procedurele en juridische aard:

Punten van technische aard:

- a) operationele procedures van de dienst: afsluiten van een abonnement, handleiding voor gebruik, installatie en bevestiging van de inbouwapparatuur in voertuigen, verwerking van transacties aan tolstations of bij het doorlopend in rekening brengen van de tarieven, procedures voor het recupereren van transactiegegevens bij defect of storingen van apparatuur, toezichtsystemen, facturatie en inning van de verschuldigde bedragen, klantenservice en -bijstand, bepalen van het niveau van dienstverlening aan de klanten; bij het vaststellen van deze operationele procedures moet rekening worden gehouden met de bestaande procedures in de lidstaten;
- b) functionele specificaties van de dienst: beschrijving van de functies van inbouwapparatuur en apparatuur aan de grond;
- c) technische specificaties van de apparatuur aan de grond en van de inbouwapparatuur die de dienst ondersteunt, certificeringsprocedures en in acht te nemen normen en verplichtingen;

- 
- d) begin en follow-up van de werkzaamheden waarbij de desbetreffende normalisatie-instellingen betrokken zijn, en eventuele technische aanvullingen op de gebruikte normen of voornormen, teneinde de interoperabiliteit te waarborgen;
  - e) specificaties voor het installeren van apparatuur aan boord van voertuigen;
  - f) transactiemodellen: precieze definitie van de transactiealgoritmen naar gelang van de verschillende types van tolheffing (betaling op één vast punt of doorlopend in rekening brengen), en definitie van de gegevens die worden uitgewisseld tussen de in voertuigen ingebouwde apparatuur en de (vast opgestelde) apparatuur, en van het formaat ervan;
  - g) regelingen voor de beschikbaarheid van apparatuur om te voldoen aan de vraag van alle geïnteresseerde gebruikers;

Punten van procedurele aard:

- h) procedures voor verificatie van de technische prestaties van in voertuigen ingebouwde apparatuur en langs de weg geplaatste apparatuur, en van de wijze van installatie van de apparatuur in voertuigen;
- i) parameters voor de classificatie van de voertuigen: validering van een communautaire lijst met technische parameters waaruit iedere lidstaat de parameters selecteert die hij voor zijn tariefbeleid wenst te gebruiken. De parameters geven de fysieke, motor- en milieukekenmerken van de voertuigen weer. Het vaststellen van voertuigklassen op basis van die parameters wordt aan de lidstaten overgelaten;

- j) toepassing van procedures voor de behandeling van bijzondere gevallen, zoals storingen van uiteenlopende aard. Zulks met name ingeval de betrokken exploitant van het tolheffingsstelsel en de klant niet uit hetzelfde land zijn;

Punten van juridische aard:

- k) validering van de gekozen technische oplossingen aan de hand van de Europese regels op het gebied van de bescherming van de fundamentele vrijheden en rechten van natuurlijke personen, waaronder de persoonlijke levenssfeer. Met name dient te worden gewaarborgd dat wordt voldaan aan de bepalingen van de Richtlijnen 95/46/EG en 2002/58/EG;
- l) vaststelling van gemeenschappelijke niet-discriminerende regels en minimumvoorschriften die mogelijke dienstverleners bij dienstverlening moeten naleven;
- m) beoordeling van de mogelijkheid om de handhavingsvoorschriften met betrekking tot elektronische tolheffing te harmoniseren;
- n) een memorandum van overeenstemming tussen de exploitanten van de tolheffingssystemen voor het wegverkeer, dat de implementatie van de Europese elektronische tolheffingsdienst mogelijk maakt, met inbegrip van procedures voor het oplossen van conflicten.
-