

Vergaderjaar 2012–2013

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 1488**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2012

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij zeven fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Verordening historische archieven Europese instellingen (Kamerstuk 22 112, nr. 1484)

Fiche 2: Mededeling EU actieplan contra terrorisme in de Hoorn van Afrika en Jemen (Kamerstuk 22 112, nr. 1485)

Fiche 3: Verordening vangstmogelijkheden visbestanden Oostzee 2013 (Kamerstuk 22 112, nr. 1486)

Fiche 4: Verordening technische en controlemaatregelen visserij Skagerrak (Kamerstuk 22 112, nr. 1487)

Fiche 5: Mededeling tenuitvoerlegging van de Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS)

Fiche 6: Mededeling bevorderen gedeeld gebruik van radiospectrum op de interne markt (Kamerstuk 22 112, nr. 1489)

Fiche 7: Mededeling strategie voor het duurzame concurrentievermogen van de bouwsector en de ondernemingen in die sector (Kamerstuk 22 112, nr. 1490)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
H. P. M. Knapen

# Fiche: Mededeling tenuitvoerlegging van de Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS)

## 1. Algemene gegevens

### *Titel voorstel*

Mededeling van de Commissie over de tenuitvoerlegging van de Europese elektronische tolheffingsdienst

### *Datum Commissiedocument*

30 augustus 2012

### *Nr. Commissiedocument*

COM(2012) 474

### *Pre-lex*

[http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=201899](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=201899)

### *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*

Niet opgesteld.

### *Behandelingstraject Raad*

Transportraad

### *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

## 2. Essentie voorstel

Deze mededeling gaat in op de tenuitvoerlegging van de Richtlijn<sup>1</sup> Europese elektronische tolheffingsdienst (European Electronic Tol Service = EETS). De richtlijn voorziet in de oprichting van een Europese elektronische tolheffingsdienst en is van toepassing op nationale elektronische tolheffingssystemen. Met de richtlijn wordt het mogelijk met één contract en één kastje in de auto door de Europese Unie te rijden. Lidstaten die beschikken over nationale elektronische tolheffingssystemen zien erop toe dat de exploitanten en dienstverleners van EETS systemen deze diensten aan hun klanten kunnen aanbieden.

Vrachtvervoerders sluiten een contract af met een «EETS-aanbieder» naar keuze. De EETS-aanbieder zorgt voor de administratieve afhandeling van tolgelden die de klant verschuldigd is voor het rijden in de verschillende toldomeinen. De EETS-aanbieder kan alleen registratie aanvragen in de lidstaat van vestiging. De richtlijn is verder uitgewerkt in de beschikking 2009/750/EG.<sup>2</sup> De EETS gaat van start op 8 oktober 2012 voor vrachtovertuigen en 8 oktober 2014 voor lichte particuliere voertuigen en kleine bedrijfsvoertuigen.

De mededeling vloeit voort uit de in 2004 vastgestelde Richtlijn 2004/52/EG en gaat in op de volgende punten:

- **de geboekte vooruitgang.** Deze vindt de Commissie per saldo teleurstellend. Verklaringen voor de vertraging van de uitrol van lidstaten en belanghebbenden worden door de Commissie niet geaccepteerd of weerlegd;
- **positieve ontwikkelingen.** De Commissie benoemt hier ontwikkelingen als het opzetten van nationale elektronische registers, het uitbrengen van een handleiding door de Commissie over de toepassing van de richtlijn en het oprichten van de Stockholmgroep – een informele groep van 13 lidstaten + Noorwegen en Zwitserland die ervaringen delen en actief samenwerken op EETS uit te rollen;

<sup>1</sup> de 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

(<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0052:nl:NOT>)

<sup>2</sup> de Beschikking van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009D0750:NL:PDF>).

- **problemen.** De Commissie duidt verschillende problemen aan, waaronder een gebrek aan samenwerking tussen verschillende groepen belanghebbenden, beperkende contractclausules, de verdeling van kosten tussen toldomeinen en EETS-aanbieders voor het testen van de techniek en lopende concessieovereenkomsten die door lidstaten gewijzigd moeten worden.
- **vervolgstappen:**
  - De uniforme tenuitvoerlegging van de beschikking versnellen, met name wat betreft 1) de bemiddelende instanties tussen nationale tolheffende instanties en de EETS-aanbieders. 2) de contractbepalingen en 3) uniformering van de protocollen voor «gebruikgeschiktheidstesten» van de techniek;
  - Beginnen met een regionale uitrol in de lidstaten met een aanzienlijk verkeersvolume op het TEN-T netwerk. De Commissie overweegt deze regionale initiatieven financieel te steunen.
  - De Commissie zal toezicht houden op de ontwikkeling van nieuwe tolregelingen in lidstaten en monitoren of deze voldoen aan de EETS-eisen.

Tenslotte wijst de Commissie erop dat in het Witboek vervoer 2011 is aangegeven dat wanneer er midden 2013 geen substantiële vooruitgang is geboekt en er geen inter-operabele elektronische toldienst op substantiële schaal beschikbaar is, zij zich het recht voorbehoudt een nieuw initiatief voor te stellen aan het Europees Parlement en de Raad.

**3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?**

De Commissie doet met deze mededeling verslag over de voortgang van de EETS-ontwikkelingen, krachtens de in 2004 vastgestelde Richtlijn. De Unie heeft op bijzondere aspecten van het vervoer een gedeelde bevoegdheid op basis van artikel 91 VWEU (oud artikel 71VEG)

Nederland beoordeelt de subsidiariteit als positief. Nederland acht het opportuun dat de Europese Commissie toeziet op de realisatie van de EETS-richtlijn, omdat hiermee een verdere harmonisatie van de interne markt wordt beoogd. Dit is in lijn met de rol en de bevoegdheid van de Commissie, die als enige kan toezien op de naleving van de richtlijn door alle lidstaten. De mededeling behelst de visie van de Commissie op de ontwikkeling van de EETS.

Ook de proportionaliteit wordt positief beoordeeld. De Europese Commissie moet verslag uitbrengen over de ontwikkeling van de EETS volgens artikel 21 van de EETS-beschikking. Met deze mededeling voldoet de Commissie daaraan. De mededeling is gebaseerd op de «information note», welke in de Transportraad van 7 juni 2012 is gepresenteerd. De Commissie is door het Europees Parlement tijdens de recente wijziging van de Eurovignetrichtlijn<sup>1</sup> gevraagd om «toe te zien op de vorderingen die worden geboekt (in het kader van de richtlijn) met het oog op de invoering, binnen de overeengekomen termijnen, van een echt Europese elektronische tolheffingsdienst» en om «de samenwerking tussen de lidstaten te bevorderen die noodzakelijk kan blijken om de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen op Europees niveau te waarborgen.»

---

<sup>1</sup> De Eurovignetrichtlijn maakt het mogelijk het vrachtverkeer een heffing te vragen voor het gebruik van de infrastructuur. Met de wijziging werd het mogelijk hierin meer te differentiëren op basis van milieukeurmerken.

De mededeling zelf heeft geen financiële consequenties voor Nederland. De Commissie ziet mogelijkheden om voor EETS TEN-T<sup>1</sup> gelden vrij te maken op de EU begroting.

#### **4. Nederlandse positie over de mededeling**

Nederland heeft geen nationaal systeem dat onder de EETS-richtlijn valt. Er bestaat wel een belang voor de Nederlandse vervoerssector die door de verschillende toldomeinen in Europa rijdt. Omdat de EETS pas in oktober 2014 van kracht wordt voor lichte particuliere voertuigen en kleine bedrijfsvoertuigen, is deze mededeling daarop niet van toepassing. Ook wanneer in 2014 EETS operationeel is voor deze doelgroep, zal zonder een nationaal tolsysteem in Nederland, de impact van EETS beperkt positief blijven tot diegenen die frequent rijden in tolsystemen in andere lidstaten.

Nederland steunt de Commissie in haar streven om een volledige technische en operationele interoperabiliteit te realiseren, maar plaatst daarbij wel de kanttekening dat er verschil bestaat tussen landen met en zonder een nationaal systeem.

Nederland heeft al jaren via de Stockholmgroep, aangegeven dat er bepaalde problemen zijn bij de EETS, welke tot op heden niet zijn opgelost. De Commissie erkent deze problemen slechts gedeeltelijk. De Stockholmgroep heeft als doel de visie en realisatie van de EETS-richtlijn en EETS-beschikking 2009/750/EG.

Belangrijkste obstructie om tot uitvoering van de EETS-richtlijn te komen is volgens de Stockholmgroep de verplichting voor EETS-aanbieders om binnen 24 maanden na registratie met alle toldomeinen binnen de EU een contract af te sluiten. Bij elk toldomein kan de EETS-aanbieder geconfronteerd worden met verschillende eisen, onder andere betreffende de technische eisen van de apparatuur (OnBoardUnit) en hoe deze getest moet worden. Dit kan tot hoge kosten leiden en er is nog onduidelijkheid over wie deze kosten moet betalen, het toldomein of de EETS-aanbieder. Een ander belangrijk punt is welke eisen er worden gesteld aan de beveiliging van de technische systemen. Dit in verband met het kunnen achterhalen van de gereden tijdstippen, trajecten en voertuiginformatie; zodat met deze informatie niet gefraudeerd kan worden, en dat de juiste bedragen in rekening worden gebracht. Het initiatief van de Commissie om een uniforme reeks protocollen voor «gebruikgeschiktheidstesten» op te stellen, ook wat de beveiligingsaspecten betreft, wordt dan ook positief ontvangen. Hiermee moeten afwijkingen tussen de verschillende tolheffende instanties worden verminderd, hetgeen ook tot lagere kosten voor EETS-aanbieders moeten leiden.

Tenslotte is Nederland akkoord met een regionale start bij landen met een groot verkeersvolume op het TEN-T in hun land, mits de EETS uiteindelijk wel de gehele EU beslaat. De Commissie ziet mogelijkheden om hierbij TEN-T gelden vrij te maken.

---

<sup>1</sup> TransEuropeesNetwerk-Transport (TEN-T)