



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 14.5.2012  
COM(2012) 199 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE**

**over de toepassing van nationale heffingen voor het gebruik van wegeninfrastructuur  
die worden opgelegd aan lichte particuliere voertuigen**

(Voor de EER relevante tekst)

## MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

### over de toepassing van nationale heffingen voor het gebruik van weginfrastructuur die worden opgelegd aan lichte particuliere voertuigen

(Voor de EER relevante tekst)

#### 1. INLEIDING

De algemene doelstelling van het vervoersbeleid van de Europese Unie, zoals uiteengezet in het Witboek Vervoer<sup>1</sup>, bestaat erin *"bij te dragen tot de ontwikkeling van een systeem dat de Europese groei ondersteunt, het concurrentievermogen versterkt en hoogwaardige mobiliteitsdiensten biedt met een efficiënter gebruik van hulpbronnen"*. In de praktijk moeten gebruikers van het vervoerssysteem onder meer de infrastructuur beter benutten en de negatieve gevolgen ervan voor het milieu terugdringen. Een correct tarifieringsbeleid, waarbij de beginselen van "de gebruiker betaalt" en "de vervuiler betaalt" worden toegepast, is een van de manieren om de gebruikers van het vervoersnetwerk sterker bewust te maken van de gevolgen van hun keuzes inzake mobiliteit. Om de doelstellingen van het witboek te helpen verwezenlijken, moet een modern tarifieringssysteem:

- bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen vervoerswijzen, via billijke en transparante mechanismen om de infrastructuurkosten door te berekenen aan de gebruikers (het beginsel "de gebruiker betaalt");
- directe of indirecte discriminatie tussen gebruikers op basis van nationaliteit of verblijfplaats voorkomen;
- het beginsel van duurzame ontwikkeling bevorderen, door geharmoniseerde, transparante mechanismen toe te passen om externe kosten als emissies, geluidshinder, congestie, ongevallen enz., die normaal door de volledige maatschappij worden gedragen, door te berekenen aan de gebruikers (het beginsel "de vervuiler betaalt"); en
- bijdragen tot de financiering van infrastructuur van goede kwaliteit.

In het witboek is het voornemen van de Commissie uiteengezet om verplichte maatregelen voor te stellen teneinde de belangrijkste externe kosten van vervoer, namelijk geluidshinder, lokale vervuiling en congestie, tegen 2020 te internaliseren. Hiervoor is onder meer een hervorming van de wegenheffingen nodig, die in twee fasen gepland is. In de eerste fase, tot 2016, is een geleidelijke invoering van een verplichte infrastructuurheffing voor zware vrachtvoertuigen gepland. De verplichte infrastructuurheffing, die noodzakelijk is om een sterke basis te leggen voor de daaropvolgende internalisering van externe kosten, moet in de hele EU worden geharmoniseerd voor wat de tariefstructuur, de kostencomponenten, de inningsmethode en de aanwending van de inkomsten betreft. Voorts moet ook worden

---

<sup>1</sup> Witboek vervoer: *"Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"*, COM(2011) 144.

nagegaan of de bestaande wegenheffingen voor auto's verenigbaar zijn met de EU-Verdragen en moeten er richtsnoeren worden opgesteld om de internalisering van externe kosten toe te passen op alle voertuigen die worden ontwikkeld. In de tweede fase, van 2016 tot 2020, voorziet het witboek in de volledige en verplichte internalisering van externe kosten voor zware vrachtvoertuigen, met de mogelijkheid deze uit te breiden tot alle voertuigen, bovenop de verplichte doorberekening van infrastructuurkosten (slijtage).

Er bestaan secundaire EU-regels inzake wegenheffingen voor zware vrachtvoertuigen met een toegestaan maximumgewicht van meer dan 3,5 ton<sup>2</sup>, maar de enige regels voor het opleggen van heffingen aan lichte particuliere voertuigen<sup>3</sup>, lichte bedrijfsvoertuigen met een toegestaan maximumgewicht van niet meer dan 3,5 ton, bussen en touringcars vloeien rechtstreeks voort uit het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De lidstaten passen gewoonlijk de heffingsregeling voor lichte particuliere voertuigen ook toe op lichte bedrijfsvoertuigen die worden gebruikt voor beroepsgoederenvervoer en vervoer voor eigen rekening, met dezelfde tarieven, aangezien er tussen deze types voertuigen geen grote verschillen zijn wat de gemiddelde gebruikspatronen van de infrastructuur en de administratieve kosten voor de toepassing van de regeling betreft<sup>4</sup>. Deze mededeling kan dus ook worden toegepast op lichte bedrijfsvoertuigen, maar behandelt geenszins alle mogelijke problemen in verband met het opleggen van wegenheffingen voor commercieel vervoer. Deze mededeling heeft ook geen betrekking op bussen en touringcars. Deze voertuigen vallen normaal onder dezelfde heffingsregelingen als zware vrachtvoertuigen.

Deze mededeling maakt deel uit van de ruimere strategie inzake tarifiering van het wegvervoer die in het witboek is uiteengezet en heeft tot doel de Commissie een duidelijker inzicht te verschaffen in de wijze waarop de algemene Verdragsbeginselen van niet-discriminatie en evenredigheid moeten worden toegepast op een vignetsysteem voor lichte particuliere voertuigen. Deze mededeling bevat ook richtsnoeren voor de toepassing van een dergelijk vignetsysteem.

Deze mededeling voert geen nieuwe wet- of regelgeving in. Uiteindelijk is het Europees Hof van Justitie verantwoordelijk voor de bindende interpretatie van de EU-wetgeving.

## **2. BESTAANDE TARIFERINGSSYSTEMEN**

Bij gebrek aan EU-wetgeving op dit gebied staat het de lidstaten in principe vrij om een systeem van nationale wegeninfrastructuurheffingen in te voeren voor lichte particuliere voertuigen (vignetsysteem). Zij mogen met name de regels voor een dergelijk systeem vaststellen, voor zover ze de fundamentele beginselen van de EU-verdragen naleven, in het bijzonder het beginsel van niet-discriminatie op grond van nationaliteit en het beginsel van evenredigheid.

Uit diverse gevallen die ter kennis van de Commissie zijn gebracht, blijkt echter dat deze beginselen niet altijd worden nageleefd. Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel is de Commissie niet voornemens om voorstellen voor wetgeving op dit gebied in te dienen.

---

<sup>2</sup> Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, ook bekend als de Eurovignetrichtlijn.

<sup>3</sup> Personenauto's, motoren en andere motorvoertuigen met een toegestaan maximumgewicht van niet meer dan 3,5 ton die hoofdzakelijk voor privédoeleinden worden gebruikt.

<sup>4</sup> De enige uitzondering hierop is Roemenië, dat een ander vignettarief hanteert voor lichte vrachtvoertuigen.

Anderzijds is zij van mening dat de tijd gekomen is om de momenteel geldende EU-wetgeving, die van toepassing is uit hoofde van het VWEU en de jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie, uit te leggen en te verduidelijken. Overeenkomstig artikel 17 van het Verdrag betreffende de Europese Unie behoort het tot de taken en verantwoordelijkheden van de Commissie te garanderen dat deze beginselen worden gehandhaafd in het belang van Europa en zijn burgers.

De publicatie van deze mededeling is voor de Commissie een oefening in transparantie en verduidelijking van de EU-regels die zij moet handhaven. De Commissie stelt aan alle betrokken lidstaten een referentie-instrument voor dat het kader vormt waarbinnen zij een vignetsysteem kunnen invoeren zonder de fundamentele beginselen van de EU-wetgeving te overtreden.

Totnogtoe hebben zeven EU-lidstaten gebruik gemaakt van de vrijheid om een vignetsysteem voor lichte particuliere voertuigen in te voeren<sup>5</sup>. De huidige heffingen op lichte particuliere voertuigen weerspiegelen de zeer diverse benaderingen in de lidstaten. Sommige landen maken in hoofdzaak gebruik van verschillende belastingsinstrumenten (brandstofaccijnzen en voertuigbelastingen). In andere landen is de mix van instrumenten diverser en omvat die ook heffingen voor het gebruik van snelwegen die bedoeld zijn om de infrastructuurkosten door te berekenen aan de gebruikers. Gebruikersheffingen kunnen de vorm aannemen van tijdsgebaseerde heffingen (vignetten), die vaak op het volledige primaire netwerk worden geheven, of afstandgebaseerde heffingen (tolheffingen), die worden geheven op individuele weggedeelten die vaak zijn uitgerust met tolbarrières.

Lichte particuliere voertuigen moeten een nationaal vignet betalen voor het recht om gedurende een bepaalde periode gebruik te maken van het hoofdwegennet. Uit de talrijke klachten die de Commissie blijft ontvangen, blijkt echter dat de toepassing van vignetsystemen voor lichte particuliere voertuigen praktische problemen kan opleveren als deze systemen niet zorgvuldig zijn ontworpen; ze kunnen dan namelijk de vrije verkeersdoorstroming hinderen, met name in grensoverschrijdende gebieden, en inadequate handhavingspraktijken tot gevolg hebben. Voorts kan zich ook het risico op discriminatie van occasionele gebruikers voordoen, vooral van weggebruikers uit andere lidstaten die geen kortetermijnvignetten kunnen kopen of alleen tegen een dagtarief dat gevoelig hoger is dan dat van de jaarvignetten die vooral door binnenlandse weggebruikers worden gebruikt. Dit kan als disproportioneel worden beschouwd.

De toepassing van het vignetsysteem varieert van de ene lidstaat tot de andere, en deze verschillen kunnen leiden tot mogelijke tekortkomingen. Tolsystemen voor lichte particuliere voertuigen vertonen niet dezelfde problemen als vignetsystemen omdat tol gebaseerd is op afstand, rechtstreeks verband houdt met het gebruik van de infrastructuur en dus waarschijnlijk minder snel tot discriminatie zal leiden. Elektronische tolsystemen verhinderen bovendien de vrije verkeersdoorstroming niet omdat de gebruikers niet moeten stoppen aan tolbarrières.

Na een zorgvuldige analyse van de vignetsystemen die in de EU worden toegepast op lichte particuliere voertuigen<sup>6</sup>, heeft de Commissie besloten deze mededeling op te stellen ter

---

<sup>5</sup> Oostenrijk, Bulgarije, Tsjechië, Hongarije, Slowakije, Slovenië en Roemenië. Andere lidstaten (zoals België) zijn eveneens van plan een dergelijk systeem in te voeren.

<sup>6</sup> Zie ook de studie *"Assessment of Vignette Systems for Private Vehicles applied in Member States"* (Beoordeling van de vignetsystemen voor particuliere voertuigen in de lidstaten, Booz & Co 2010) en *"Study on Impacts of application of the Vignette systems to Private Vehicles"* (studie over de gevolgen

ondersteuning van de lidstaten die voornemens zijn een nieuw vignetsysteem voor lichte particuliere voertuigen in te voeren of die hun bestaande systemen verder wensen uit te bouwen, in overeenstemming met de EU-beginselen.

### 3. DE BEGINSELEN VAN DE EU-VERDRAGEN

Alle EU-wetgeving op dit gebied moet steeds gebaseerd zijn op het beginsel van niet-discriminatie op grond van nationaliteit en het beginsel van evenredigheid.

#### 3.1. Niet-discriminatie op grond van nationaliteit

Hoewel er geen EU-wetgeving bestaat met specifieke regels voor heffingen op particuliere voertuigen, moeten de lidstaten bij het invoeren van vignetten voor dergelijke voertuigen toch de bepalingen van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie naleven. Artikel 18 van het Verdrag verbiedt elke vorm van discriminatie van EU-burgers op grond van nationaliteit: *"Binnen de werkingssfeer van de Verdragen en onverminderd de bijzondere bepalingen, daarin gesteld, is elke discriminatie op grond van nationaliteit verboden. Het Europees Parlement en de Raad kunnen, volgens de gewone wetgevingsprocedure, regelingen treffen met het oog op het verbod van bedoelde discriminaties"*. Overeenkomstig de jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie<sup>7</sup> verbiedt artikel 18 ook ongelijke behandeling die niet expliciet verband houdt met nationaliteit maar die, door de toepassing van andere criteria, in feite tot hetzelfde resultaat leidt (indirecte discriminatie op grond van nationaliteit). Aangezien het Verdrag geen specifieke bepalingen over particulier vervoer bevat, moeten vignetsystemen voor particuliere voertuigen worden beoordeeld in het licht van artikel 18 van het Verdrag.

#### 3.2. Evenredigheid

Een vignetsysteem van een lidstaat is nadelig voor de onderdanen van andere lidstaten als het niet voorziet in een heffing voor kortetermijngebruik van de weginfrastructuur of voor transit, en daardoor bestraffend werkt voor niet-ingezetenen bestuurders die slechts occasioneel gebruik maken van het wegennet van die lidstaat

Een nationale maatregel die zowel op onderdanen of ingezetenen als op niet-onderdanen of niet-ingezetenen van toepassing is, kan ook discriminerend zijn (indirecte discriminatie). Dergelijke discriminatie kan echter gerechtvaardigd zijn om dwingende redenen van algemeen belang, zoals de verbetering van de verkeersdoorstroming en/of de beperkingen van de milieukosten of milieuschade. Niettemin moet worden benadrukt dat dergelijke maatregelen een *evenredig* middel moeten zijn om de doelstellingen van algemeen belang te verwezenlijken, d.w.z. dat de doelstelling die met de maatregel wordt nagestreefd niet kan worden bereikt door andere, minder bestraffende maatregelen. Met andere woorden, de maatregelen om deze doelstellingen te verwezenlijken, moeten de evenredigheidstoets doorstaan. De analyse van zaak *Cura Anlagen*<sup>8</sup> door het Europees Hof van Justitie verschaft een nuttige indicatie: het Hof concludeerde in deze zaak dat, ook al kan niet worden betwijfeld dat een belasting op het brandstofverbruik als doel van algemeen belang kan

---

van de toepassing van de vignetsystemen op particuliere voertuigen, Booz & Co 2012) [http://ec.europa.eu/transport/road/road\\_charging/charging\\_private\\_vehicles\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/road_charging/charging_private_vehicles_en.htm)

<sup>7</sup> C-398/92 Mund & Fester vs. Hatrex International Transport, Jurispr. 1994, blz. 467, met name lid 14.

<sup>8</sup> Arrest van het Hof van 21 maart 2002 in zaak C-451/99 Cura Anlagen GmbH tegen Auto Service Leasing GmbH (ASL), Jurispr. 2002, blz. I-03193.

hebben de aankoop of het bezit van voertuigen met een hoog brandstofverbruik tegen te gaan, een dergelijke belasting in strijd is met het evenredigheidsbeginsel, aangezien het nagestreefde doel kan worden bereikt door een belasting in te voeren die evenredig is aan de duur van de registratie van het voertuig in de staat waar het wordt gebruikt.

De Commissie heeft in 1996 de Oostenrijkse plannen voor een vignetsysteem geanalyseerd. In haar advies<sup>9</sup> kwam de Commissie tot de conclusie dat, naast de geplande jaar- en tweemaandenvignetten, ook minstens een weekvignet moest worden aangeboden om discriminatie van typische occasionele gebruikers zoals toeristen en niet-ingezetenen te voorkomen. De meeste lidstaten hebben dan ook het Oostenrijkse model voor een vignetsysteem gevolgd, behalve Slovenië, dat in 2008 een sterk afwijkend systeem heeft ingevoerd. De Sloveense regeling bleek echter bepaalde tekortkomingen te vertonen die in oktober 2008 tot een inbreukprocedure hebben geleid. De Commissie was van mening dat het oorspronkelijke Sloveense vignetsysteem waarschijnlijk nadelig zou zijn voor onderdanen van andere lidstaten omdat voor gebruik van het snelwegennetwerk alleen jaar- en halfjaarvignetten beschikbaar waren voor personenauto's en motoren. De Commissie oordeelde dat dit een vorm van indirecte discriminatie op grond van nationaliteit was. Slovenië heeft dan in juli 2009, naast de jaarvignetten voor personenauto's, ook week- en maandvignetten ingevoerd. Hiermee werd tegemoet gekomen aan de oorspronkelijke bezwaren van de Commissie dat het systeem indirect discriminerend was voor onderdanen van andere lidstaten die slechts occasioneel gebruik maken van het Sloveense snelwegennet; de inbreukprocedure werd dan ook gesloten.

Op basis van de jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie en de twee bovenvermelde gevallen is de Commissie van oordeel dat een vignetsysteem moet voorzien in drie of meer types vignetten – een "weekvignet" (7 – 14 dagen), een "maandvignet" (30 – 60 dagen) en een "jaarvignet" (1 kalenderjaar) – om als niet-discriminerend te kunnen worden beschouwd. Momenteel bieden alle lidstaten met een vignetsysteem voor lichte particuliere voertuigen deze drie types vignetten aan, inclusief kortetermijnvignetten voor een periode van 7 tot 10 dagen.

#### **4. RICHTSNOEREN VOOR DE TOEPASSING VAN NATIONALE VIGNETSYSTEMEN**

Op basis van de ontvangen klachten en de analytische studies stelt de Commissie richtsnoeren voor met betrekking tot de volgende punten:

- de beschikbaarheid van evenredig geprijsde vignetten;
- behoorlijke toegang tot informatie;
- de inning en betaling van vergoedingen;
- passende handhavingspraktijken.

De voorgestelde richtsnoeren zijn relevant voor de niet-discriminerende toepassing van vignetsystemen voor lichte particuliere voertuigen. De richtsnoeren zijn niet gebaseerd op jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie; het betreft enkel overwegingen van de Commissie bij gestelde vragen met betrekking tot de toepassing van vignetsystemen.

---

<sup>9</sup> K(96) 2166 van 30 juli 1996.

#### 4.1. De beschikbaarheid van evenredig geprijsde vignetten

Op basis van de EU-wetgeving kan het bezwaar worden gemaakt dat de prijs van een kortetermijnvignet zo hoog is in vergelijking met een langetermijnvignet (jaarvignet) dat niet-ingezeten bestuurders effectief worden bestraft; dit kan als een vorm van indirecte discriminatie worden beschouwd. Om na te gaan in welke mate er sprake is van significante disproportionaliteit kan ook de dagprijs van de vignetten worden vergeleken, d.w.z. de vignetprijs gedeeld door het aantal dagen dat het vignet toegang biedt tot het wegennet. Hoe lager de verhouding tussen de gemiddelde dagprijs voor korte- en langetermijnvignetten, hoe dichter de dagprijs van een kortetermijnvignet bij die van een langetermijnvignet ligt, hetgeen betekent dat de vignetprijs niet leidt tot indirecte discriminatie van occasionele gebruikers<sup>10</sup>. De tabel in de bijlage bevat informatie over de actuele vignettarieven in de lidstaten met een vignetsysteem voor lichte particuliere voertuigen.

De Commissie erkent evenwel dat verschillen tussen de gemiddelde dagprijs voor lange- en kortetermijnvignetten kunnen worden gerechtvaardigd door:

- de administratieve kosten van het vignetsysteem en van de verwerking van de transacties, inclusief de kosten van productie, informatieverstrekking aan de gebruikers, verspreiding en verkoop van de vignetten en handhaving van de regeling. Een vignetsysteem moet voldoende inkomsten opleveren om minstens deze kosten te dekken. Wanneer verschillende categorieën vignetten worden aangeboden, is het dan ook redelijk de administratieve kosten daaraan aan te passen;
- het verschil in gebruik van het wegennet waarvoor een vignet moet worden gekocht. Het lijkt redelijk om de prijs van vignetten te beschouwen als een soort recht op het gebruik van de infrastructuur, gebaseerd op het gemiddelde weggebruik over de periode waarop de verschillende vignetten betrekking hebben. Vignetten voor een langere periode stemmen overeen met een groter gebruik, maar deze verhouding is niet lineair. Een pendelaar die een jaarvignet koopt, kan het vignet bijvoorbeeld 500 keer per jaar gebruiken voor relatief korte snelwegverplaatsingen naar zijn arbeidsplaats (twee keer per dag, 250 keer per jaar). Een koper van een jaarvignet die zijn vignet regelmatig voor toeristische reizen gebruikt, zal het wegennet minder vaak gebruiken dan de pendelaar, maar wel voor langere afstanden.

Om de evenredigheid van de vignetsystemen te garanderen, stelt de Commissie dan ook voor om een kortetermijnvignet aan te bieden tegen een prijs die in verhouding staat tot die van het jaarvignet, rekening houdend met de verschillende administratieve kosten van elk type vignet (of vaste administratieve kosten) en met het gemiddelde infrastructuurgebruik van elk type vignet<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> De gemiddelde dagprijs van het vignet voor de kortste periode (10 dagen) in Oostenrijk bedraagt bijvoorbeeld 0,8 euro (8 euro gedeeld door 10 dagen); de gemiddelde dagprijs van het vignet voor de langste periode (jaarvignet) in Oostenrijk bedraagt 0,21 euro (77,80 euro gedeeld door 365 dagen). De verhouding tussen de gemiddelde dagprijs voor korte- en langetermijnvignetten is dus  $0,8/0,21 = 3,8$ . Zie ook tabel 5-4 op blz. 24 van de studie *"Assessment of Vignette Systems for Private Vehicles applied in Member States"* (Beoordeling van de vignetsystemen voor particuliere voertuigen in de lidstaten, Booz & Co 2010).

<sup>11</sup> In de studie over de gevolgen van de toepassing van de vignetsystemen op particuliere voertuigen (Booz & Co 2012) wordt een voorbeeld gegeven van de methode voor het berekenen van evenredige vignetprijzen.

In haar advies aan Oostenrijk uit 1996 erkende de Commissie dat de verwerking van kortetermijnvignetten extra administratieve kosten met zich mee kan brengen. Zij benadrukte echter ook dat kortetermijnvignetten, door schaalvoordelen, niet onevenredig veel duurder hoeven te zijn. Op basis van een beoogde prijs van 42 ECU voor een jaarvignet voor voertuigen van minder dan 3,5 ton concludeerde de Commissie dat de prijs van het weekvignet minder dan 6 ECU moest bedragen om de evenredigheidstoets te doorstaan. Rekening houdende met de toepasselijke administratieve kosten werd de prijs van het destijds nieuwe Oostenrijkse tiendagenvignet vastgesteld op ongeveer 5 ECU.

In artikel 7 bis, lid 1, van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen<sup>12</sup> (de Eurovignetrichtlijn) zijn al regels vastgesteld voor de evenredigheid van de prijs van korte- en langetermijnvignetten voor zware vrachtvoertuigen: *"De gebruiksrechten zijn evenredig met de duur van het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen, zonder de in bijlage II vermelde waarden niet te overschrijden, en moeten geldig zijn voor de duur van een dag, week, maand of jaar. Het maandtarief, het weektarief en het dagtarief bedraagt niet meer dan respectievelijk 10 %, 5 % en 2 % van het jaartarief"*. Aangezien de vignetsystemen voor zware vrachtvoertuigen en lichte particuliere voertuigen grotendeels op dezelfde wijze worden beheerd en er praktisch geen verschillen zijn in het product, de verkoopmethoden en de handhaving, kunnen we ervan uitgaan dat er ook geen grote verschillen bestaan in administratieve kosten. Hoewel er een verschil kan bestaan in de gemiddelde gebruikspatronen van de infrastructuur, kunnen lidstaten het toch passend achten om bij de vaststelling van de vignettarieven voor particuliere voertuigen dezelfde heffingsbeginselen te volgen als bij zware vrachtvoertuigen.

#### **4.2. Behoorlijke toegang tot informatie**

Om mogelijke discriminatie van niet-ingezetene occasionele gebruikers te voorkomen, is het belangrijk dat deze voldoende informatie krijgen over de verplichting om vooraf een vignet te kopen om toegang te krijgen tot het wegennet waarvoor moet worden betaald. Deze informatie kan worden verstrekt in toeristisch reclamemateriaal, op gemakkelijk toegankelijke websites en op andere manieren die de lidstaten passend achten. Het zou nuttig zijn deze informatie ook in de talen van de buurlanden en andere veelgebruikte Europese talen te verstrekken, en de verschillende mogelijkheden voor de aankoop van het relevante vignet uiteen te zetten.

Ook de wegsignalisatie is een belangrijk instrument om de nodige informatie te verstrekken vóór de gebruikers op het desbetreffende wegennet komen. Dit zou de transparantie van het systeem vergroten. Ideaal zou zijn om de wegsignalisatie niet alleen in de nationale taal (talen), maar ook in de talen van de aangrenzende lidstaten en in een of meer veelgebruikte Europese talen te verstrekken. De informatie moet betrekking hebben op de prijs, de betaalwijzen, de dichtstbijzijnde verkooppunten en de toepasselijke boetes. Het algemene beleid moet erop gericht zijn weggebruikers aan te moedigen vignetten te kopen in plaats van overtreders te betrapen en te beboeten.

In de verkooppunten of zelfbedieningskiosken moet de volgende informatie worden verstrekt aan weggebruikers die een vignet willen kopen:

---

<sup>12</sup> PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42, als gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG (PB L 157 van 9.6.2006, blz. 8) en bij Richtlijn 2011/76/EU (PB L 269 van 14.10.2011, blz. 1).



- voor welke types voertuigen moet een vignet worden gekocht?
- voor welke wegen is een vignet verplicht?
- de opties en prijzen van de vignetten;
- hoe kunnen de vignetten worden gekocht?
- hoe kan nadere informatie worden verkregen?
- de toepasselijke boetes.

Om misverstanden over de definitie van 'week' of 'maand' te voorkomen, moet op de wegsignalisatie duidelijk worden aangegeven voor hoeveel kalenderdagen elk vignet geldig is. Als het vignet een zelfklever is, moet de vervaldatum op die zelfklever worden vermeld, zodat de gebruiker exact weet voor hoeveel dagen het vignet geldig is.

### 4.3. De inning en betaling van vergoedingen

Om discriminatie te vermijden, is het belangrijk dat niet-ingezetene occasionele weggebruikers een breed gamma aan mogelijkheden krijgen om hun vignet te betalen. In het geval van zelfklevende vignetten moeten zich verkooppunten en zelfbedieningskiosken in de buurt van de betalende wegen bevinden, inclusief aan relevante grensovergangen. De meerderheid van de verkooppunten moet elke dag zo lang mogelijk open zijn. Betaling moet mogelijk zijn met ruim verspreide debet- en creditkaarten en in contanten, zowel in euro's/de nationale munteenheid als in de munteenheid van de buurlanden.

Door de toepassing van een elektronisch vignetsysteem zijn zelfklevers niet nodig om de naleving aan te tonen en kunnen occasionele gebruikers hun vignet betalen vóór ze aan hun reis beginnen, zonder dat ze een omweg hoeven te maken langs een verkooppunt alvorens zich op het te betalen wegennet te begeven<sup>13</sup>. De mogelijkheid om per telefoon een vignet te kopen (via een sms of een oproep) of op het internet biedt een toegevoegde waarde voor de gebruikers omdat ze voor hun aankoop niet meer gebonden zijn aan een bepaalde plaats of aan openingsuren.

Voor gebruikers die een reis maken door meerdere lidstaten met een vignetsysteem, zou een vignet voor meerdere lidstaten tegelijk ook een toegevoegde waarde bieden. Dit niveau van interoperabiliteit wordt bijvoorbeeld geboden door het "Eurovignet" voor zware vrachtvoertuigen<sup>14</sup>, dat toegang verleent tot de wegeninfrastructuur van vijf EU-lidstaten. Een soortgelijk product voor lichte particuliere voertuigen zou bijzonder handig zijn voor internationale gebruikers, met name tussen naburige lidstaten met hoge internationale verkeersvolumes.

---

<sup>13</sup> Doordat geen zelfklevend vignet meer moet worden aangebracht op de voorruit van motorvoertuigen (naast de A-stijl), wordt ook het gezichtsveld van de bestuurder niet langer beperkt; dit had immers negatieve gevolgen voor de veiligheid van zwakke weggebruikers, zoals voetgangers.

<sup>14</sup> Dit is het gemeenschappelijk vignetsysteem van vijf lidstaten (België, Nederland, Luxemburg, Denemarken en Zweden), dat is ingevoerd bij de *overeenkomst betreffende de inning van heffingen voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtvoertuigen, gesloten op 4 februari 1994*.

#### 4.4. Passende handhavingspraktijken

De handhaving van de regels van de vignetsystemen valt onder de exclusieve bevoegdheid van de lidstaten. Deze regels moeten echter niet-discriminerend zijn, in verhouding staan tot de begane overtredingen en de burgers de mogelijkheid bieden hun procedurele rechten effectief te doen gelden. Vooral handhavingspraktijken die aanleiding kunnen geven tot indirecte discriminatie van niet-ingezetenen occasionele gebruikers moeten worden vermeden.

De handhaving mag niet hoofdzakelijk gebaseerd zijn op het afschrikken van zoveel mogelijk overtreeders, maar op het bevorderen van de acceptatie van het systeem, teneinde de gebruikers aan te moedigen het systeem na te leven. De handhavingsambtenaren moeten de bevoegdheid krijgen om gebruikers de kans te geven onmiddellijk een vignet te kopen en zo een boete te vermijden, indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat het om een vergissing gaat. Dit helpt ervoor te zorgen dat de handhavingsinspanningen gericht zijn tegen frequente overtreeders en niet in de eerste plaats tegen niet-ingezetenen, die vaak voor het eerst een overtreding begaan. Duidelijk zichtbare controlepunten, camera's, signalisatie en andere handhavingsmiddelen moedigen de gebruikers aan het systeem na te leven en kunnen de handhavingsactiviteiten aanzienlijk doen afnemen.

De gebruikers moeten ervan worden overtuigd dat de kosten van de aankoop van een vignet niet opwegen tegen de pakkans bij een overtreding. Met name niet-ingezetenen occasionele gebruikers die een boete krijgen moeten duidelijke informatie krijgen, in een of meer veelgebruikte Europese talen, over de betaalmogelijkheden en de wijze waarop ze beroep kunnen aantekenen tegen de boete indien ze van mening zijn dat de boete onterecht of onredelijk is. Daarom wordt aanbevolen:

- de wetten en regels met betrekking tot het vignet, de overtredingen, boetes en procedures te publiceren overeenkomstig nationale procedures en, indien mogelijk, de belangrijkste bepalingen samen te vatten om de transparantie te vergroten;
- de handhaving toe te spitsen op plaatsen waarop de niet-naleving van de regels relatief hoog is, niet alleen op grensovergangen, zodat zowel ingezetenen als niet-ingezetenen gelijk worden behandeld (idealiter moeten de controles worden uitgevoerd als de voertuigen de lidstaat verlaten).

Coördinatie en samenwerking tussen lidstaten zou de afdwingbaarheid van boetes over de grenzen heen in grote mate vooruit helpen.

Boetes moeten ook proportioneel zijn, d.w.z. dat de sanctie in verhouding moet staan tot de ernst van de begane overtreding. In artikel 9 bis van de bovenvermelde Eurovignetrichtlijn zijn al regels voor boetes voor zware vrachtvoertuigen vastgesteld: *"De lidstaten voeren adequate controles in en stellen een sanctieregeling vast voor inbreuken op de nationale bepalingen die ter uitvoering van deze richtlijn worden aangenomen. Zij nemen alle nodige maatregelen met het oog op de toepassing daarvan. De vast te stellen sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn"*. De lidstaten worden aangemoedigd om dezelfde beginselen toe te passen voor lichte particuliere voertuigen.

## 5. CONCLUSIE

Om te garanderen dat de vignetsystemen voor lichte particuliere voertuigen niet-discriminerend zijn, stelt de Commissie voor dat de lidstaten naast de jaar- en maandvignetten ook een vignet voor een kortere periode (weekvignet) aanbieden.

Daarom wordt aanbevolen:

- korte- en langetermijnvignetten tegen een evenredige prijs aan te bieden;
- niet-ingezetene occasionele gebruikers eenvoudige toegang te verschaffen tot informatie over de voertuigen die vignetplichtig zijn, de te betalen wegeninfrastructuur, de types vignetten, de geldigheid en tarieven van de vignetten, de verkooppunten en de boetes;
- niet-ingezetene occasionele gebruikers een ruim gamma aan betaalmogelijkheden te bieden;
- de handhaving toe te spitsen op plaatsen waar de waarschijnlijkheid op niet-naleving van de regels relatief hoog is, en niet alleen op grensovergangen, waar vaak niet-ingezetenen worden betrapt die een eerste overtreding begaan; dit garandeert dat zowel ingezetenen als niet-ingezetenen gelijk worden behandeld;
- boetes vast te stellen die evenredig zijn met die voor andere verkeersovertredingen en die een juiste weergave zijn van het sanctie-element.

Vignetsystemen zijn in de eerste plaats een toepassing van het beginsel "de gebruiker betaalt"<sup>15</sup>, en daarom is de Commissie er voorstander van de inkomsten uit deze systemen op transparante wijze te gebruiken, idealiter alleen voor wegen waarvoor een onderhoudsprogramma bestaat, zodat de gebruikers een minimumdienst terugkrijgen in ruil voor hun vignet.

De Commissie verzoekt de lidstaten die over een vignetsysteem voor lichte particuliere voertuigen beschikken of voornemens zijn een dergelijk systeem in te voeren om hun systemen te beoordelen in het licht van deze mededeling.

Op basis van de ervaringen met deze mededeling kan de Commissie overwegen een initiatief te nemen om de regels voor wegenheffingen voor lichte particuliere voertuigen verder te verduidelijken.

---

<sup>15</sup> Geen enkele lidstaat maakt een onderscheid in de vignettarieven op basis van de milieukeurmerken van lichte particuliere voertuigen. Vignetten lijken ook niet geschikt om congestie te bestrijden; dit probleem doet zich immers vaak voor op zeer specifieke tijdstippen en plaatsen.

## Bijlage

### Heffingen voor het gebruik van wegen (vignetten) door voertuigen ≤ 3,5 t in de EU<sup>16</sup>

2012

<b>Oostenrijk</b>		
week (10 dagen)	2 maanden	jaar
8 €	23,40 €	77,80 €
<b>Bulgarije</b>		
week (7 dagen)	maand	jaar
5 €	13 €	34 €
<b>Tsjechië</b>		
week (10 dagen)	maand	jaar
12,40 €	17,60 €	59,90 €
<b>Hongarije</b> (elektronisch vignetsysteem)		
week (10 dagen)	maand	jaar
10,30 €	16,60 €	148,90 €
<b>Slowakije</b>		
week (10 dagen)	maand	jaar
10 €	14 €	50 €
<b>Slovenië</b>		

<sup>16</sup> De vignettarieven voor motoren en lichte aanhangwagens zijn niet opgenomen in de tabel.

week (7 dagen)	maand	jaar	
15 €	30 €	95 €	
<b>Roemenië</b> (elektronisch vignetsysteem)			
<b>Lichte particuliere voertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen die worden gebruikt voor personenvervoer</b>			
week (7 dagen)	maand	3 maanden	jaar
3 €	7 €	13 €	28 €
<b>Lichte bedrijfsvoertuigen die worden gebruikt voor goederenvervoer</b>			
week (7 dagen)	maand	3 maanden	jaar
6 €	16 €	36 €	96 €

Wisselkoersen van 27 februari 2012.