Ministerie van Buitenlandse Zaken

Aan de voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Kazernestraat 52
2514 CV Den Haag

Directie Juridische Zaken
Afdeling Verdragen
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20061
2500 EB Den Haag
Nederland
www.rijksoverheid.nl
www.nederlandwereldwijd.nl

Onze Referentie
BZ2633537

Kopie aan:
Griffie I

Datum 4 november 2026
Betreft Goedkeuring van het voornemen tot opzegging van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Eurovignetverdrag)

Geachte voorzitter,

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het voornemen tot opzegging van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Eurovignetverdrag).
Een toelichtende nota bij dit voornemen tot opzegging treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring van het voornemen tot opzegging wordt voor het Europese deel van Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

T.B.W. Berendsen

Goedkeuring van het voornemen tot opzegging van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Eurovignetverdrag)

TOELICHTENDE NOTA

1. Inleiding

Op 9 februari 1994 kwam te Brussel tot stand het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Eurovignetverdrag) (Trb. 1994, 69). Het Verdrag is op 1 januari 1996 in werking getreden.

Het Eurovignetverdrag is gesloten door het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden met het doel een gemeenschappelijk gebruiksrecht te heffen door de verdragspartijen voor motorvoertuigen[1] die bepaalde wegen binnen hun grondgebied gebruiken, alsmede het vaststellen van de voorwaarden en procedures voor het verdelen van de inkomsten uit het gebruiksrecht. Het Koninkrijk Zweden is met het op 18 september 1997 te Brussel tot stand gekomen Protocol toegetreden tot het Eurovignetverdrag (Trb. 1998, 16). De Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België en het Koninkrijk Denemarken hebben respectievelijk op 29 maart 2017, 31 maart 2019 en 27 maart 2024 het Eurovignetverdrag opgezegd. Het Eurovignetverdrag is op respectievelijk 1 januari 2018, 31 december 2019 en 1 januari 2025 voor deze verdragspartijen buiten werking getreden. Op dit moment heeft het Eurovignetverdrag drie verdragspartijen, te weten het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden.

Het Eurovignetverdrag werd op 29 november 1995 bij wet goedgekeurd voor Nederland (Stb. 1995, nr. 563) en werd voor Nederland aanvaard op 21 december 1995. Het Verdrag geldt voor Europees Nederland.

Op 18 september 1997 is te Brussel een bijkomend Verdrag tot stand gekomen (Trb. 1998, 17). Dit Verdrag is op 3 oktober 1998 goedgekeurd voor Europees Nederland.[2] Het bijkomend Verdrag vormt op grond van artikel 2, derde lid, van het bijkomend Verdrag een integrerend onderdeel van het Eurovignetverdrag. Vervolgens is het Eurovignetverdrag gewijzigd bij Protocollen tot wijziging van het Eurovignetverdrag van 22 maart 2000 (Trb. 2000, 95), 21 oktober 2010 (Trb. 2011, 2), 6 december 2017 (Trb. 2018, 2) en 29 maart 2023 (Trb. 2023, 52). De Protocollen zijn goedgekeurd voor Europees Nederland[3] en in werking getreden respectievelijk op 1 april 2001, 1 mei 2014, 1 mei 2019 en 1 februari 2025.

[1] Daarmee wordt bedoeld: een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen dat uitsluitend bestemd is voor het goederenvervoer over de weg en waarvan het maximum toegestane totaalgewicht ten minste 1 2 ton bedraagt.
[2] Kamerstukken II 1997-1998, 26140, nr. 1.
[3] Kamerstukken II 2000-2001, 27434, nr. 1; Kamerstukken 2010-2011, 32650, nr. 1; Kamerstukken 2017-2018, 34946, nr. 1 en Stb. 2024, 240 (Kamerstukken II 2023-2024, 36515).

Op basis van de in paragraaf 2 gegeven toelichting wordt er parlementaire goedkeuring gevraagd met betrekking tot het voornemen om het Eurovignetverdrag, zoals dat op dit moment geldt, op te zeggen.

2. Toelichting bij het voornemen tot opzegging

De aanleiding voor het voornemen van de regering om het Eurovignet op te zeggen is de invoering van de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 en de gelijktijdige beëindiging van de belasting zware motorrijtuigen voor Nederland die middels het Eurovignet geheven wordt.

Achtergrond

Eind jaren 80 van de vorige eeuw vormde het Duitse voornemen om een nationaal gebruiksrecht voor zware vrachtwagens in te voeren de aanleiding om in Europees verband afspraken te maken over fiscale harmonisatie van het wegvervoer.[4] Zowel de Eurovignetrichtlijn[5] als het Eurovignetverdrag waren hiervan een gevolg. Het Eurovignetverdrag introduceerde, binnen het kader van de Eurovignetrichtlijn, het Eurovignet waarmee gedurende een bepaalde periode gebruik kan worden gemaakt van het (snel)wegennet van deelnemende landen.

Voor Nederland was partij worden bij het Eurovignetverdrag in de eerste plaats van belang om te voorkomen dat afzonderlijke nationale systemen zouden ontstaan. Een dergelijk scenario zou voor Nederlandse vervoerders tot extra kosten, administratieve lasten en verslechtering van hun concurrentiepositie hebben kunnen leiden. In het bijzonder de samenwerking met Duitsland werd van belang geacht. Door toe te treden tot het Eurovignetverdrag werd een gemeenschappelijk, onderling afgestemd systeem mogelijk gemaakt en werd tevens voorkomen dat binnen dat deel van de Europese Unie een stapeling van nationale vignetten zou ontstaan.

Daarnaast was voor Nederland van betekenis dat deelname aan het Eurovignetverdrag zeggenschap bood over de verdere uitwerking van het gemeenschappelijke gebruiksrecht. In het bereikte compromis werden niet alleen de hoofdlijnen van de heffing, maar ook de onderlinge samenwerking tussen de deelnemende staten geregeld, waaronder de tariefstructuur, de betalingstijdvakken en de verdeling van opbrengsten. Voor Nederland woog mee dat deze gezamenlijke aanpak beter aansloot bij de uitgangspunten van de interne markt dan afzonderlijke nationale regelingen.

Het Eurovignet voor vrachtwagens was een eenvoudig systeem. Vrachtwagens die gebruik wilden maken van het hoofdwegennet van de deelnemende landen, dienden hiervoor een vignet aan te schaffen. Daarbij kon worden gekozen voor een dag-, week-, maand- of jaarvignet, en een vignet kon via diverse verkoopkanalen worden verkregen. De inkomsten van vrachtwagens die in een verdragsland waren geregistreerd, kwamen toe aan dat verdragsland. De inkomsten die afkomstig waren van vrachtwagens die niet in een verdragsland waren geregistreerd, werden over de verdragslanden verdeeld met behulp van een verdeelsleutel. De Belastingdienst zag in Nederland toe op de naleving van het Eurovignet. De

[4] Kamerstukken II 1994/95, 24070, nr. 3.
[5] Richtlijn (EG) 1999/62 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen.

Belastingdienst vervulde daarnaast een belangrijke schakelfunctie richting de private dienstaanbieder, die voor de gezamenlijke verdragslanden borgde dat ook buitenlandse vrachtwagens laagdrempelig een Eurovignet konden verkrijgen.

Invoering vrachtwagenheffing

Nederland heeft geruime tijd naar tevredenheid gebruikgemaakt van het Eurovignet. De opzegging door Duitsland van het Eurovignetverdrag met ingang van 29 maart 2017 vormde echter een belangrijk keerpunt. In het regeerakkoord van het kabinet Rutte III van 10 oktober 2017 is daarom aangekondigd dat in Nederland in navolging van omringende landen zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer wordt ingevoerd.[6] De Wet vrachtwagenheffing[7] zoals die op 14 september 2021 bij de Tweede Kamer is ingediend en op 30 augustus 2022 is vastgesteld is hiervan het resultaat. Een relevante overweging hierbij is dat in 2022 ook de Eurovignetrichtlijn is aangepast en dat het lidstaten hierdoor vanaf 25 maart 2030 niet langer is toegestaan gebruiksrechten toe te passen voor zware bedrijfsvoertuigen op het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer en dat lidstaten die reeds een gemeenschappelijke regeling voor gebruiksrechten toepassen (zoals het Eurovignet) deze gemeenschappelijke regeling uiterlijk op 25 maart 2032 moeten aanpassen of opheffen.[8] Inmiddels staat daarmee vast dat ook zonder de invoering van de vrachtwagenheffing het Eurovignet zou moeten worden beëindigd.

De invoering van de vrachtwagenheffing heeft twee doelen. Ten eerste het laten betalen van binnen- en buitenlands vrachtverkeer voor het gebruik van de weg, door de omzetting van vaste belastingen naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Het tweede doel is het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector. Hiervoor wordt het tarief van de vrachtwagenheffing gedifferentieerd naar het gewicht en de uitstoot van het voertuig én worden de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing teruggesluisd voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Op 7 november 2022 is de Tweede Kamer per kamerbrief geïnformeerd over de invoering van de vrachtwagenheffing.[9] In deze brief is aangeven dat de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 start. Vervolgens is de Kamer via halfjaarlijkse voortgangsbrieven geïnformeerd over de voortgang. De Wet vrachtwagenheffing is vanaf 1 januari 2023 op drie verschillende momenten gedeeltelijk in werking getreden ter voorbereiding op de start van de vrachtwagenheffing in 2026. De wet is op 1 juli 2026 volledig in werking getreden.[10]

[6] «Vertrouwen in de toekomst», Regeerakkoord 2017–2021, bijlage bij Kamerstukken II 2017/18, 34 700, nr. 34, pp. 40 en 42.
[7] Stb. 2022, 330.
[8] Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen.
[9] Kamerstukken II 2022-2023, 31305, nr. 368
[10] Stb 2026, 119.

Gevolgen invoering vrachtwagenheffing voor het Eurovignetverdrag

Door de omzetting van vaste belastingen naar een variabele vrachtwagenheffing, moet de Nederlandse deelname aan het Eurovignet worden beëindigd. In artikel 29, tweede lid, van de Wet vrachtwagenheffing is bepaald dat de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht als bedoeld in artikel 3 van het Eurovignetverdrag overeenkomstig artikel 17 van dat verdrag wordt beëindigd.
In de zesde voortgangsbrief van 3 juni 2025 is aangekondigd dat de benodigde stappen gezet zouden worden om de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht per 1 juli 2026 te beëindigen. Op 26 september 2025 is aan de Europese Commissie als depositaris van het Eurovignetverdrag de in artikel 17 van het Eurovignetverdrag bedoelde kennisgeving gedaan dat Nederland per 1 juli 2026 zal afzien van de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht. Anders dan de opzegging van het Eurovignetverdrag, dat tegen het einde van ieder kalenderjaar kan worden opgezegd, kan de beëindiging van de heffing rekening houdend met een beëindigingstermijn van 9 maanden gedurende het gehele kalenderjaar ingaan en is daarmee flexibeler[11]. Om die reden is ervoor gekozen te beginnen met de beëindiging van de heffing en het Eurovignetverdrag op een later moment op te zeggen.

Gevolgen opzegging Eurovignetverdrag door Nederland

De mededeling dat Nederland met ingang van 1 juli 2026 afziet van de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht, houdt geen opzegging van het Eurovignetverdrag door Nederland in. Nederland blijft daarom na 1 juli 2026 partij bij het Eurovignetverdrag. Ingevolge artikel 18 van het Eurovignetverdrag kan het Eurovignetverdrag tegen het einde van het kalenderjaar worden opgezegd door middel van een aan de depositaris gerichte schriftelijke verklaring, met een opzegtermijn van negen maanden. Dit betekent dat een schriftelijke kennisgeving van opzegging vóór 31 maart bij de Europese Commissie als depositaris van het Eurovignetverdrag moet zijn ingediend, om het Eurovignetverdrag per het einde van dat kalenderjaar te beëindigen. De inzet is erop gericht deze kennisgeving vóór 31 maart 2027 te doen, zodat Nederland met ingang van 1 januari 2028 niet langer partij is bij het Eurovignetverdrag. Zweden en Luxemburg zijn vanaf dat moment de enige verdragspartijen. Deze landen blijven voorlopig gebruik maken van het Eurovignet.

De Wet belasting zware motorrijtuigen (Wet BZM) geeft in Nederland uitvoering aan het Eurovignetverdrag. Ingevolge artikel 29, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing wordt deze wet met ingang van 1 juli 2026 ingetrokken.[12] Artikel 35 van de Wet vrachtwagenheffing borgt dat de Wet BZM van toepassing blijft op een belastbaar feit dat voor 1 juli 2026 heeft plaatsgevonden. Met dit overgangsrecht wordt geborgd dat Nederland uitvoering blijft geven aan de verplichtingen zoals die tot 1 juli 2026 volgen uit het Eurovignetverdrag.

[11] Kamerstukken II 2020-2021, 35910, nr. 3, p. 86.
[12] Stb. 2026, 119.

3. Koninkrijkspositie

Het Verdrag geldt uitsluitend voor Europees Nederland. Het voornemen tot het opzeggen van het Verdrag heeft dan ook betrekking op dit deel van het Koninkrijk.

De staatssecretaris van Financiën,

De minister van Buitenlandse Zaken,

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Ministerie van Buitenlandse Zaken

Afdeling Verdragen
BZ2633299

AAN DE KONING

Nader rapport inzake het voornemen tot opzegging van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Eurovignetverdrag)

’s-Gravenhage, 28 oktober 2026

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 12 oktober 2026, no. 2026002157, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voornemen tot opzegging rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 21 oktober 2026, nr. W02.26.00334/II, bied ik U hierbij aan.

De tekst van het advies treft U hieronder aan, voorzien van mijn reactie.

Bij Kabinetsmissive van 12 oktober 2026, no.2026002157, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Buitenlandse Zaken, mede namens de Staatssecretaris van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt de goedkeuring van het voornemen tot opzegging van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Eurovignetverdrag), met toelichtende nota.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft geen opmerkingen bij het voornemen tot opzegging van het verdrag en adviseert het voornemen te overleggen aan de beide Kamers der Staten-Generaal.

De vice-president van de Raad van State
S. van Haersma Buma

Het voornemen tot opzegging van het verdrag geeft de Afdeling advisering van de Raad van State geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen.

Ik verzoek U, mede namens de Staatssecretaris van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mij te machtigen gevolg te geven aan mijn voornemen het voornemen tot opzegging van het verdrag vergezeld van de toelichtende nota ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen aan de Eerste en aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

2026-11-02

Ministerie van Financiën

TER BESLISSING
Aan
Staatssecretaris van Financiën

Directoraat-Generaal voor Fiscale Zaken
Directie Verbruiksbelastingen, Douane, Opdrachtgeversadviserin

Persoonsgegevens

nota

Indienen nader rapport t.b.v. het opzeggen van het Eurovignetverdrag

Datum
27 oktober 2026

Notanummer
2026-0000425989

Bijlagen
1. Blanco advies RvS

Aanleiding

- Op 10 juli jl. heeft de ministerraad ingestemd met de goedkeuringsprocedure tot opzegging van het Eurovignetverdrag.
- De Afdeling advisering van de Raad van State heeft op 21 oktober jl. een zogenoemd blanco advies uitgebracht en adviseert het voornemen tot de opzegging van het verdrag aan de beide Kamers der Staten-Generaal te overleggen.
- De Minister van Buitenlandse zaken kan mede namens u en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de stukken ter stilzwijgende goedkeuring overleggen aan het parlement. Dit vereist uw instemming.

Beslispunten

- Stemt u ermee in dat de Minister van Buitenlandse Zaken het voornemen tot de opzegging van het Eurovignetverdrag met een nader rapport ter stilzwijgende goedkeuring aan het parlement overlegt? akkoord
- Graag uw akkoord op het openbaar maken van de nu voorliggende nota, conform de beleidslijn Actieve openbaarmaking nota's. Omlijnde delen worden voorafgaand aan openbaarmaking onzichtbaar gemaakt. akkoord

Toelichting

Eurovignetverdrag

- Op 1 juli 2026 is de vrachtwagenheffing gestart en de Wet belasting zware motorrijtuigen ingetrokken. Vanaf dat moment is voor zware vrachtauto's de verplichting vervallen om bij gebruik van het Nederlandse wegennet over een Eurovignet te beschikken.
- Er is gebruikgemaakt van een specifieke optie in het Eurovignetverdrag om de heffing ten behoeve van het Eurovignet per 1 juli 2026 te kunnen beëindigen. Nederland blijft echter ook na deze datum, naast Zweden en Luxemburg, formeel partij bij het Eurovignetverdrag, hoewel het verdrag vanaf dat moment voor Nederland geen praktische betekenis meer heeft.
- Nederland moet zich dus nog formeel uit het Eurovignetverdrag terugtrekken via een opzegprocedure. Dit kan alleen per 1 januari van een kalenderjaar, met een opzegtermijn van 9 maanden. De eerstvolgende mogelijkheid om het verdrag op te zeggen is dus per 1 januari 2028.
- Voor de opzegging van een verdrag is parlementaire goedkeuring vereist, op basis van een toelichtende nota. Voor verzending aan de Tweede en Eerste Kamer is instemming van de ministerraad en advies van de Afdeling advisering

van de Raad van State nodig, zoals reeds afgerond. De Minister van Buitenlandse Zaken is verantwoordelijk voor dit proces.

Communicatie
N.v.t.

Politiek/bestuurlijke context
N.v.t.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden
Niet van toepassing.

4 (1994) Nr. 7

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2023 Nr. 52

A. TITEL

Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens; Brussel, 9 februari 1994

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummers 005378 en 013889 in de Verdragenbank.

B. TEKST

Op 29 maart 2023 is te Brussel een Protocol tot wijziging van het Verdrag tot stand gekomen. De Nederlandse en de Franse tekst[1)] van het Protocol luiden als volgt:

Protocol tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens overeenkomstig Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen

De Regeringen van het Koninkrijk Denemarken, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden,

Verdragsluitende Partijen bij het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, hierna te noemen „het Verdrag", zoals gewijzigd bij
- het Protocol van 18 september 1997 inzake de toetreding van het Koninkrijk Zweden tot het bovengenoemde Verdrag,
- het Protocol van 22 maart 2000 ter uitvoering van 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,
- het Protocol van 21 oktober 2010 ter voldoening aan Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen en het invoeren van een papierloos vignetsysteem, en;
- het Protocol van 6 december 2017 ter uitvoering van Richtlijn 2011/76/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen,

Gelet op het aannemen van Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen, hierna te noemen „de Richtlijn";

Overwegend dat het de intentie is van het Koninkrijk Denemarken, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden om de differentiatie, genoemd in artikel 7 octies bis, eerste lid, tweede en derde alinea, van de Richtlijn per 1 januari 2025 toe te passen en gebruiksrechten uit-

[1)] De Deense en de Zweedse tekst zijn niet opgenomen.

sluitend toe te passen op zware vrachtvoertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van ten minste 12 ton tot 25 maart 2027, op welke datum het recht wordt toegepast op zware vrachtvoertuigen met een met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

In de eerste overweging van de preambule bij het Verdrag wordt de verwijzing „zoals laatst gewijzigd bij Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011" vervangen door de verwijzing „zoals laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022".

Artikel 2

Artikel 2 van het Verdrag wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid worden de woorden „artikel 2, punten a), c), e) en f)" vervangen door de woorden „artikel 2, eerste lid, punten 6), 16), 29), 32), 33), 34), 35) en 38)".

2. In het eerste lid worden de woorden „zoals laatst gewijzigd bij Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011" vervangen door de woorden „zoals laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022".

3. In het tweede lid wordt de omschrijving van het begrip „voertuig" vervangen door het volgende:
„„voertuig": een motorvoertuig, met vier of meer wielen, of een samenstel van gelede voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton, overeenkomstig artikel 2, eerste lid, punten 17, 18 en 19 van de Richtlijn."

4. In het tweede lid wordt het begrip „Richtlijn" toegevoegd met de volgende betekenis:
„„Richtlijn": Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen, zoals laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022."

Artikel 3

Artikel 3, eerste lid, van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

„1. Overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag heffen de Verdragsluitende Partijen, vanaf 1 januari 1995, een gemeenschappelijk gebruiksrecht voor het gebruik van autosnelwegen door voertuigen. Tot 25 maart 2027 worden, overeenkomstig artikel 7, dertiende lid, van de Richtlijn, de gebruiksrechten uitsluitend toegepast op voertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van ten minste 12 ton."

Artikel 4

Artikel 4 van het Verdrag wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid wordt vervangen door de volgende tekst:

„2. Op hun respectieve grondgebieden mogen de Verdragsluitende Partijen vrijstelling verlenen van het in artikel 3 bedoelde gebruiksrecht aan voertuigen die slechts af en toe op de openbare wegen van de Verdragsluitende Partij van registratie rijden en die gebruikt worden door natuurlijke of rechtspersonen die het vervoer van de goederen niet als voornaamste beroepsactiviteit hebben, op voorwaarde dat de vervoersactiviteiten die door deze voertuigen worden uitgevoerd niet leiden tot verstoring van de mededinging en dat de Europese Commissie hiermee heeft ingestemd."

2. Het derde en vierde lid worden omgenummerd tot het vijfde en zesde lid.

3. Na het tweede lid, worden de volgende twee leden toegevoegd:

„3. Emissievrije voertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tot 4,25 ton zijn vrijgesteld van het gebruiksrecht bedoeld in artikel 3.

4. Op hun respectieve grondgebieden mogen Verdragsluitende Partijen vrijstelling verlenen van het in artikel 3 bedoelde gebruiksrecht aan voertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton en minder dan 7,5 ton die worden gebruikt voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die zijn bestemd voor gebruik door de bestuurder tijdens diens werk, of voor het afleveren van ambachtelijk vervaardigde goederen, als het vervoer niet voor rekening van derden wordt verricht."

Artikel 5

Artikel 8 van het Verdrag wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt vervangen door het volgende:

„1. Tot en met 31 december 2024 bedraagt het gebruiksrecht, met inbegrip van administratiekosten, voor voertuigen:

Voor één jaar		
EURO-emissieklasse	**ten hoogste drie assen**	**ten minste vier assen**
NIET-EURO	1,407 euro	2,359 euro
EURO I	1,223 euro	2,042 euro
EURO II	1,065 euro	1,776 euro
EURO III	926 euro	1,543 euro
EURO IV	842 euro	1,404 euro
EURO V	796 euro	1,327 euro
EURO VI of schoner	750 euro	1,250 euro

Voor één maand		
EURO-emissieklasse	**ten hoogste drie assen**	**ten minste vier assen**
NIET-EURO	140 euro	235 euro
EURO I	122 euro	204 euro
EURO II	106 euro	177 euro
EURO III	92 euro	154 euro
EURO IV	84 euro	140 euro
EURO V	79 euro	132 euro
EURO VI of schoner	75 euro	125 euro

Voor één week		
EURO-emissieklasse	**ten hoogste drie assen**	**vier of meer assen**
NIET-EURO	37 euro	62 euro
EURO I	32 euro	54 euro
EURO II	28 euro	47 euro
EURO III	24 euro	41 euro
EURO IV	22 euro	37 euro
EURO V	21 euro	35 euro
EURO VI of schoner	20 euro	33 euro

Voor één dag		
EURO-emissieklasse	**ten hoogste drie assen**	**ten minste vier assen**
NIET-EURO	12 euro	12 euro
EURO I	12 euro	12 euro
EURO II	12 euro	12 euro
EURO III	12 euro	12 euro
EURO IV	12 euro	12 euro
EURO V	12 euro	12 euro
EURO VI of schoner	12 euro	12 euro

"

2. Het tweede lid wordt vervangen door het volgende:

„2. Vanaf 1 januari 2025 bedraagt het gebruiksrecht, met inbegrip van administratiekosten, voor voertuigen:

Voor één jaar			
CO_2-emissieklasse	**EURO-emissieklasse**	**Ten hoogste drie assen**	**Ten minste vier assen**
1	NIET-EURO	1,434 euro	2,404 euro
	EURO I	1,246 euro	2,081 euro
	EURO II	1,085 euro	1,810 euro
	EURO III	944 euro	1,572 euro
	EURO IV	858 euro	1,431 euro
	EURO V	811 euro	1,352 euro
	EURO VI of schoner	764 euro	1,274 euro
2		688 euro	1,146 euro
3		592 euro	987 euro
4		459 euro	764 euro
5		191 euro	319 euro

Voor één maand			
CO_2-emissieklasse	**EURO-emissieklasse**	**Ten hoogste drie assen**	**Ten minste vier assen**
1	NIET-EURO	143 euro	240 euro
	EURO I	124 euro	208 euro
	EURO II	108 euro	181 euro
	EURO III	94 euro	157 euro
	EURO IV	85 euro	143 euro
	EURO V	81 euro	135 euro
	EURO VI of schoner	76 euro	124 euro
2		68 euro	114 euro
3		59 euro	98 euro
4		45 euro	76 euro
5		19 euro	31 euro

Voor één week			
CO_2-emissieklasse	**EURO-emissieklasse**	**Ten hoogste drie assen**	**Ten minste vier assen**
1	NIET-EURO	50 euro	84 euro
	EURO I	44 euro	73 euro
	EURO II	38 euro	63 euro
	EURO III	33 euro	55 euro
	EURO IV	30 euro	50 euro
	EURO V	28 euro	47 euro
	EURO VI of schoner	27 euro	45 euro
2		24 euro	40 euro
3		21 euro	35 euro
4		16 euro	27 euro
5		7 euro	12 euro

Voor één dag			
CO_2-emissieklasse	**EURO-emissieklasse**	**Ten hoogste drie assen**	**Ten minste vier assen**
1	NIET-EURO	14 euro	24 euro
	EURO I	12 euro	21 euro
	EURO II	11 euro	18 euro
	EURO III	9 euro	16 euro
	EURO IV	9 euro	14 euro
	EURO V	8 euro	14 euro
	EURO VI of schoner	8 euro	13 euro
2		7 euro	12 euro
3		6 euro	10 euro
4		5 euro	8 euro

Voor één dag			
5		2 euro	4 euro

”

3. Het derde lid wordt vervangen door het volgende:

„3. Niettegenstaande het tweede lid bedraagt het gebruiksrecht, met inbegrip van administratiekosten, vanaf 26 maart 2027 voor voertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton maar minder dan 12 ton:

Voor één jaar			
CO_2-emissieklasse	**EURO-emissieklasse**	**Ten hoogste drie assen**	**Ten minste vier assen**
1	NIET-EURO	956 euro	1,603 euro
	EURO I	831 euro	1,387 euro
	EURO II	723 euro	1,206 euro
	EURO III	629 euro	1,048 euro
	EURO IV	572 euro	954 euro
	EURO V	541 euro	901 euro
	EURO VI of schoner	510 euro	849 euro
2		459 euro	764 euro
3		395 euro	658 euro
4		306 euro	510 euro
5		130 euro	213 euro

Voor één maand			
CO_2-emissieklasse	**EURO-emissieklasse**	**Ten hoogste drie assen**	**Ten minste vier assen**
1	NIET-EURO	95 euro	160 euro
	EURO I	83 euro	138 euro
	EURO II	72 euro	120 euro
	EURO III	62 euro	104 euro
	EURO IV	57 euro	95 euro
	EURO V	54 euro	90 euro
	EURO VI of schoner	51 euro	84 euro
2		45 euro	76 euro
3		39 euro	65 euro
4		30 euro	51 euro
5		13 euro	21 euro

Voor één week			
CO_2-emissieklasse	**EURO-emissieklasse**	**Ten hoogste drie assen**	**Ten minste vier assen**
1	NIET-EURO	33 euro	56 euro
	EURO I	29 euro	49 euro
	EURO II	25 euro	42 euro
	EURO III	22 euro	37 euro
	EURO IV	20 euro	33 euro
	EURO V	19 euro	32 euro
	EURO VI of schoner	18 euro	30 euro
2		16 euro	27 euro
3		14 euro	23 euro
4		11 euro	18 euro
5		5 euro	8 euro

Voor één dag			
CO_2-emissieklasse	**EURO-emissieklasse**	**Ten hoogste drie assen**	**Ten minste vier assen**

Voor één dag			
1	NIET-EURO	10 euro	16 euro
	EURO I	8 euro	14 euro
	EURO II	7 euro	12 euro
	EURO III	6 euro	10 euro
	EURO IV	6 euro	10 euro
	EURO V	5 euro	9 euro
	EURO VI of schoner	5 euro	8 euro
2		4 euro	7 euro
3		4 euro	6 euro
4		3 euro	5 euro
5		2 euro	2 euro

”

4. Het vierde lid wordt vervangen door het volgende:

„ 4.a. Overeenkomstig artikel 7 octies bis, eerste lid, en artikel 8, derde lid, van de Richtlijn, gelet op het advies van de coördinatiecommissie, past elk van de Verdragsluitende Partijen uiterlijk drie jaar na de publicatie van de referentiewaarden van de CO_2-emissies de variant van artikel 7 octies bis toe op de subgroepen van zware bedrijfsvoertuigen die vallen onder artikel 2, eerste lid, punten a-d, van Verordening (EU) 2019/1242.
Voor groepen zware bedrijfsvoertuigen die niet onder dat artikel vallen worden, gelet op het advies van de coördinatiecommissie, CO_2-emissieklassen 1, 4 en 5 toegepast, uiterlijk drie jaar na de publicatie van de referentiewaarden van de CO_2-emissies in uitvoeringshandelingen door de Europese Commissie.

b. Indien Verordening (EU) 2019/1242 zodanig wordt gewijzigd dat deze betrekking heeft op CO_2-emissies die relevant zijn voor een groep of subgroep van voertuigen waarvoor referentiewaarden van CO_2-emissies worden gepubliceerd, passen de Verdragsluitende Partijen, gelet op het advies van de coördinatiecommissie, deze referentiewaarden van CO_2-emissies toe en passen CO_2-emissieklassen 2 en 3, overeenkomstig artikel 7 octies bis, eerste lid, derde en vierde alinea, van de Richtlijn, toe binnen de termijn die gegeven is in de wetgevingshandeling tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242.

c. Overeenkomstig artikel 7 octies bis, eerste en tweede lid, en artikel 8, derde lid, van de Richtlijn, stelt elke Verdragsluitende Partij, indien beschikbaar, voor elk type zwaar bedrijfsvoertuig de CO_2-emissieklassen 1, 2, 3, 4 of 5 vast en waarborgt dat de classificatie van een voertuig dat onder CO_2-emissieklasse 2 of 3 valt om de zes jaar opnieuw wordt beoordeeld, te rekenen vanaf de datum van zijn eerste registratie en dat, in voorkomend geval, het voertuig een herclassificatie krijgt en gaat vallen onder de relevante emissieklasse op basis van de op dat moment van toepassing zijnde drempelwaarden.”

5. Er wordt een nieuw vijfde lid ingevoegd:

„5. Wanneer een gebruiksrecht wordt geheven op de datum van de herclassificatie zoals genoemd in het vierde lid, punt c, treedt de herclassificatie in werking op de eerste dag van een nieuw vignet op of na de dag van de herclassificatie.”

Artikel 6

In artikel 9, tweede lid, van het Verdrag wordt het derde punt vervangen door de volgende tekst:

„3) aantal assen, EURO-emissieklasse, technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand, CO_2-emissieklasse, en, indien beschikbaar, de CO_2-emissie van het voertuig,”

Artikel 7

In artikel 14, eerste lid, van het Verdrag wordt een vierde punt toegevoegd:

„4. de coördinatie van de exacte datum waarop de referentiewaarden van de CO_2-emissies als bedoeld in artikel 8, vierde lid, punten a en b, van het Verdrag worden toegepast.”

Artikel 8

In artikel 20 van het Verdrag worden de woorden „31 december 2029” vervangen door de woorden „25 maart 2032”, overeenkomstig artikel 7, elfde en twaalfde lid, van de Richtlijn.

Artikel 9

1. Dit Protocol treedt in werking op de eerste dag van de maand na de laatste van de data waarop de onderscheiden Regeringen het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat de in hun onderscheiden staten grondwettelijk vereiste formaliteiten zijn vervuld.

2. Indien de in het eerste lid bedoelde inwerkingtreding op 1 december 2024, 1 januari 2025 of 1 februari 2025 is, dan treden de tarieven in artikel 5, tweede lid, van het Protocol in werking op 25 maart 2025.

3. Indien de inwerkingtreding bedoeld in het eerste lid plaatsvindt op of na 1 maart 2025, dan treden de tarieven in artikel 5, tweede lid, van het Protocol in werking op de eerste dag van de maand volgende op het verstrijken van een tijdvak van twee maanden na de inwerkingtreding van het Protocol zelf.

4. De tarieven in artikel 5, eerste lid, van het Protocol zijn van toepassing totdat de tarieven in artikel 5, tweede lid, worden geheven overeenkomstig het eerste, tweede of derde lid van dit artikel. De in artikel 5 vermelde tarieven zijn niet met terugwerkende kracht van toepassing.

5. De Depositaris doet de Regeringen van alle Verdragsluitende Partijen bij het Verdrag de in het eerste lid bedoelde mededelingen toekomen en deelt hun de datum van de inwerkingtreding van dit Protocol mede.

GEDAAN te Brussel op 29 maart 2023 in de Deense, de Franse, de Nederlandse en de Zweedse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn, in één oorspronkelijk exemplaar, dat wordt nedergelegd in het archief van het Secretariaat-generaal van de Raad; het Secretariaat-generaal doet iedere verdragsluitende partij bij het Verdrag een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift toekomen.

Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures

Les Gouvernements du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède,

Parties contractantes à l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds, ci-après désigné « l'Accord », modifié par

le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'Accord précité, et

le Protocole du 22 mars 2000 visant à appliquer la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, et

le Protocole du 21 octobre 2010 visant à appliquer la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et à instaurer un système de vignette électronique, et

le Protocole du 6 décembre 2017 visant à appliquer la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures,

Vu l'adoption de la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, ci-après dénommée la « Directive »

Considérant que l'intention du Royaume de Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède est d'appliquer les variations visées à l'article 7 octies bis, paragraphe 1, deuxième et troisième alinéas, de la Directive au 1er janvier 2025 et de n'appliquer les droits d'usage qu'aux poids lourds dont la masse en charge maximale techniquement admissible est d'au moins 12 tonnes jusqu'au 25 mars 2027, date à laquelle le droit est appliqué aux poids lourds dont la masse en charge maximale techniquement admissible excède3,5 tonnes,

sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Dans le premier considérant du préambule de l'Accord, le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 » est remplacé par le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

Article 2

L'article 2 de l'Accord est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1, les termes « Article 2, points a), c), e) et f) » sont remplacés par les termes « Article 2, paragraphe 1, points 6), 16), 29), 32), 33), 34), 35) et 38) ».

2. Au paragraphe 1, le libellé « telle que modifiée par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 » est remplacé par le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

3. Au paragraphe 2, le terme « véhicule » est remplacé par ce qui suit :
« véhicule » : un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises dont la masse en charge maximale techniquement admissible dépasse 3,5 tonnes, conformément à l'article 2, paragraphe 1, points 17, 18 et 19 de la Directive. »

4. Au paragraphe 2, le terme « Directive » est ajouté avec la signification suivante :
« Directive »: Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

Article 3

À l'article 3 de l'Accord, le paragraphe 1 est remplacé par le libellé suivant :

1. Conformément aux articles du présent Accord, les Parties contractantes appliqueront, à compter du 1er janvier 1995, un système commun de droits d'usage pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules. Jusqu'au 25 mars 2027, conformément à l'article 7, paragraphe 13, de la Directive, les droits d'usage ne sont appliqués qu'aux véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible n'est pas inférieure à 12 tonnes.

Article 4

L'article 4 de l'Accord est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

2. Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent dispenser du droit d'usage visé à l'article 3, les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de la Partie contractante d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission européenne.

2. Les paragraphes 3 et 4 sont renumérotés paragraphes 5 et 6.

3. Après le paragraphe 2, les deux paragraphes suivants sont ajoutés :

3. Les véhicules à émission nulle dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes sont exonérés du droit d'usage visé à l'article 3.

4. Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent exonérer du droit d'usage visé à l'article 3 les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes, destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui.

Article 5

L'article 8 de l'Accord est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Jusqu'au 31 décembre 2024, le droit d'usage annuel, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

Pour une année		
Classe d'émissions Euro	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**
non-EURO	1 407 euro	2 359 euro
EURO I	1 223 euro	2 042 euro
EURO II	1 065 euro	1 776 euro
EURO III	926 euro	1,543 euro
EURO IV	842 euro	1,404 euro
EURO V	796 euro	1,327 euro
EURO VI ou moins polluants	750 euro	1,250 euro

Pour un mois		
Classe d'émissions Euro	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**
non-EURO	140 euro	235 euro
EURO I	122 euro	204 euro
EURO II	106 euro	177 euro
EURO III	92 euro	154 euro
EURO IV	84 euro	140 euro
EURO V	79 euro	132 euro
EURO VI ou moins polluants	75 euro	125 euro

Pour une semaine		
Classe d'émissions Euro	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**
non-EURO	37 euro	62 euro
EURO I	32 euro	54 euro
EURO II	28 euro	47 euro
EURO III	24 euro	41 euro
EURO IV	22 euro	37 euro
EURO V	21 euro	35 euro
EURO VI ou moins polluants	20 euro	33 euro

Pour une journée		
Classe d'émissions Euro	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**
non-EURO	12 euro	12 euro
EURO I	12 euro	12 euro
EURO II	12 euro	12 euro
EURO III	12 euro	12 euro
EURO IV	12 euro	12 euro
EURO V	12 euro	12 euro
EURO VI ou moins polluants	12 euro	12 euro

»

2. Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. À compter du 1er janvier 2025, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

Pour une année			
Classe d'émissions de CO_2	**Classe d'émissions Euro**	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**

Pour une année			
1	non-EURO	1,434 euro	2,404 euro
	EURO I	1,246 euro	2,081 euro
	EURO II	1,085 euro	1,810 euro
	EURO III	944 euro	1,572 euro
	EURO IV	858 euro	1,431 euro
	EURO V	811 euro	1,352 euro
	EURO VI ou moins polluants	764 euro	1,274 euro
2		688 euro	1,146 euro
3		592 euro	987 euro
4		459 euro	764 euro
5		191 euro	319 euro

Pour un mois			
Classe d'émissions de CO_2	**Classe d'émissions Euro**	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**
1	non-EURO	143 euro	240 euro
	EURO I	124 euro	208 euro
	EURO II	108 euro	181 euro
	EURO III	94 euro	157 euro
	EURO IV	85 euro	143 euro
	EURO V	81 euro	135 euro
	EURO VI ou moins polluants	76 euro	124 euro
2		68 euro	114 euro
3		59 euro	98 euro
4		45 euro	76 euro
5		19 euro	31 euro

Pour une semaine			
Classe d'émissions de CO_2	**Classe d'émissions Euro**	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**
1	non-EURO	50 euro	84 euro
	EURO I	44 euro	73 euro
	EURO II	38 euro	63 euro
	EURO III	33 euro	55 euro
	EURO IV	30 euro	50 euro
	EURO V	28 euro	47 euro
	EURO VI ou moins polluants	27 euro	45 euro
2		24 euro	40 euro
3		21 euro	35 euro
4		16 euro	27 euro
5		7 euro	12 euro

Pour une journée			
Classe d'émissions de CO_2	**Classe d'émissions Euro**	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**
1	non-EURO	14 euro	24 euro
	EURO I	12 euro	21 euro
	EURO II	11 euro	18 euro
	EURO III	9 euro	16 euro
	EURO IV	9 euro	14 euro
	EURO V	8 euro	14 euro
	EURO VI ou moins polluants	8 euro	13 euro
2		7 euro	12 euro
3		6 euro	10 euro
4		5 euro	8 euro

Pour une journée			
5		2 euro	4 euro

»

3. Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

« 3. Nonobstant le paragraphe 2, à compter du 26 mars 2027, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes :

Pour une année			
Classe d'émissions de CO_2	**Classe d'émissions Euro**	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**
1	non-EURO	956 euro	1,603 euro
	EURO I	831 euro	1,387 euro
	EURO II	723 euro	1,206 euro
	EURO III	629 euro	1,048 euro
	EURO IV	572 euro	954 euro
	EURO V	541 euro	901 euro
	EURO VI ou moins polluants	510 euro	849 euro
2		459 euro	764 euro
3		395 euro	658 euro
4		306 euro	510 euro
5		130 euro	213 euro

Pour un mois			
Classe d'émissions de CO_2	**Classe d'émissions Euro**	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**
1	non-EURO	95 euro	160 euro
	EURO I	83 euro	138 euro
	EURO II	72 euro	120 euro
	EURO III	62 euro	104 euro
	EURO IV	57 euro	95 euro
	EURO V	54 euro	90 euro
	EURO VI ou moins polluants	51 euro	84 euro
2		45 euro	76 euro
3		39 euro	65 euro
4		30 euro	51 euro
5		13 euro	21 euro

Pour une semaine			
Classe d'émissions de CO_2	**Classe d'émissions Euro**	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**
1	non-EURO	33 euro	56 euro
	EURO I	29 euro	49 euro
	EURO II	25 euro	42 euro
	EURO III	22 euro	37 euro
	EURO IV	20 euro	33 euro
	EURO V	19 euro	32 euro
	EURO VI ou moins polluants	18 euro	30 euro
2		16 euro	27 euro
3		14 euro	23 euro
4		11 euro	18 euro
5		5 euro	8 euro

Pour une journée			
Classe d'émissions de CO_2	**Classe d'émissions Euro**	**Trois essieux maximum**	**Quatre essieux minimum**

Pour une journée			
1	non-EURO	10 euro	16 euro
	EURO I	8 euro	14 euro
	EURO II	7 euro	12 euro
	EURO III	6 euro	10 euro
	EURO IV	6 euro	10 euro
	EURO V	5 euro	9 euro
	EURO VI ou moins polluants	5 euro	8 euro
2		4 euro	7 euro
3		4 euro	6 euro
4		3 euro	5 euro
5		2 euro	2 euro

»

4. Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4.a. Conformément à l'article 7 octies bis, paragraphe 1, et à l'article 8, paragraphe 3, de la Directive, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, chaque Partie contractante applique la variation de l'article 7 octies bis au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO_2 de référence aux sous-groupes de poids lourds relevant de l'article 2, paragraphe 1, points a-d, du Règlement 2019/1242/UE.
Pour les groupes de poids lourds qui ne relèvent pas de cet article, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, les classes 1, 4 et 5 d'émission de CO_2sont appliquées au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO_2de référence dans les actes d'exécution par la Commission européenne.

b. Si le Règlement 2019/1242/UE est modifié de manière à couvrir les émissions de CO_2pour un groupe ou un sous-groupe de véhicules pour lequel des émissions de CO_2 de référence sont publiées, les Parties contractantes, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, appliquent ces émissions de CO_2 de référence et appliquent les classes 2 et 3 d'émissions de CO_2 conformément à l'article 7 octies bis, paragraphe 1, alinéas 3 et 4 de la Directive, dans le délai prévu dans l'acte législatif modifiant le Règlement 2019/1242/UE.

c. Conformément à l'article 7 octies bis, paragraphes 1 et 2, et à l'article 8, paragraphe 3, de la Directive, chaque Partie contractante établit, si elles sont disponibles, pour chaque type de poids lourd, les classes 1, 2, 3, 4 ou 5 d'émission de CO_2 et veille à ce que la classification d'un véhicule appartenant à la classe 2 ou 3 d'émissions de CO_2 soit réévaluée tous les six ans après la date de la première immatriculation dudit véhicule et à ce que, le cas échéant, le véhicule soit reclassé dans la classe d'émissions correspondante sur la base des seuils applicables à ce moment-là. »

5. Un nouveau paragraphe 5 est inséré.

« 5. Si un droit d'usage est perçu à la date de reclassement, comme mentionné au paragraphe 4, point c, le reclassement prend effet le premier jour d'une nouvelle vignette le jour de ce reclassement ou postérieurement à celui-ci. »

Article 6

À l'article 9, paragraphe 2, de l'Accord, le troisième point est remplacé comme suit :

« 3. Nombre d'essieux, classe d'émission Euro, masse en charge maximale techniquement admissible, classe d'émission de CO_2 et si disponible, émission de CO_2 du véhicule, »

Article 7

À l'article 14, paragraphe 1 de l'Accord, un quatrième point est ajouté :

« 4. la coordination de la date exacte d'application des émissions de CO_2 de référence visée à l'article 8, paragraphe 4, points a et b, de l'Accord. »

Article 8

À l'article 20 de l'Accord, le libellé « 31 décembre 2029 » est remplacé par le libellé « 25 mars 2032 », conformément à l'article 7, paragraphes 11 et 12 de la Directive.

Article 9

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs auront notifié par écrit au Secrétariat du Conseil de l'Union européenne par la voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs États respectifs ont été remplies.

2. Si l'entrée en vigueur prévue au paragraphe 1 est le 1er décembre 2024, le 1er janvier 2025 ou le 1er février 2025, les tarifs prévus à l'article 5, paragraphe 2, du Protocole entreront en vigueur le 25 mars 2025.

3. Si l'entrée en vigueur visée au paragraphe 1 a lieu le 1er mars 2025 ou par la suite, les tarifs prévus au paragraphe 2 de l'article 5 du Protocole entreront en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de deux mois après l'entrée en vigueur du Protocole lui-même.

4. Les tarifs de l'article 5, paragraphe 1, du Protocole s'appliqueront jusqu'à ce que les tarifs de l'article 5, paragraphe 2, soient perçus conformément aux paragraphes 1, 2 ou 3 du présent article. Les tarifs prévus à l'article 5 ne s'appliqueront pas de manière rétroactive.

5. Le Dépositaire transmettra aux Gouvernements de toutes les Parties contractantes à l'Accord les notifications visées au paragraphe 1 et les informera de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 29 mars 2023 en langue danoise, néerlandaise, française et suédoise, chaque texte faisant également foi, en un original qui sera déposé aux archives du Secrétariat général du Conseil ; le Secrétariat général du Conseil transmettra à chacune des Parties contractantes à l'Accord une copie certifiée conforme.

D. PARLEMENT

Het Protocol van 29 maart 2023 behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Protocol kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol van 29 maart 2023 zullen ingevolge artikel 9, eerste lid, en met inachtneming van de overige leden van dit artikel, in werking treden op de eerste dag van de maand na de laatste van de data waarop de onderscheiden Regeringen het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat de in hun onderscheiden staten grondwettelijk vereiste formaliteiten zijn vervuld.

Uitgegeven de *negentiende* april 2023.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

W.B. HOEKSTRA

trb-2023-52
ISSN 0920 - 2218
's-Gravenhage 2023

4 (1994) Nr. 5

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2018 Nr. 2

A. TITEL

Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens; Brussel, 9 februari 1994

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummers 005378 en 013408 in de Verdragenbank.

B. TEKST

Op 6 december 2017 is te Brussel een Protocol tot wijziging van het Verdrag tot stand gekomen. De Nederlandse en de Franse tekst[1)] van het Protocol luiden als volgt:

Protocol tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens overeenkomstig Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen

De Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden,

Partijen bij het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, zoals gewijzigd bij het Protocol van 18 september 1997 inzake de toetreding van het Koninkrijk Zweden tot bovengenoemd Verdrag, het Protocol van 22 maart 2000 ter uitvoering van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, en het Protocol van 21 oktober 2010 ter voldoening aan Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen en de introductie van een papierloos vignetsysteem, hierna te noemen „het Verdrag”;

Gelet op het aannemen van Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, hierna te noemen „de Richtlijn”;

Gelet op de diplomatieke nota van 25 juni 2015 van het Koninkrijk België betreffende de beslissing het heffen van het gemeenschappelijk gebruiksrecht op het Belgische grondgebied te beëindigen en de diplomatieke nota's betreffende de verdeling van inkomsten die de Regeringen van Denemarken, Luxemburg, Nederland en Zweden bij de Europese Commissie hebben ingediend op respectievelijk 30 maart 2016, 16 februari 2016, 24 februari 2016 en 15 december 2015;

Gelet op de diplomatieke nota van 27 maart 2017 van de Bondsrepubliek Duitsland betreffende de opzegging van het Verdrag met ingang van 1 januari 2018, waardoor de Bondsrepubliek Duitsland geen verdragsluitende partij meer is vanaf 1 januari 2018;

Overwegend dat het de intentie is van het Koninkrijk Denemarken, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden de maximumtarieven in rekening te brengen zoals voorzien in bijlage II bij de Richtlijn met bijzondere bepalingen voor EURO V en EURO VI;

[1)] De Deense, de Duitse en de Zweedse tekst zijn niet opgenomen.

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

In de eerste overweging van de preambule bij het Verdrag worden de woorden „zoals laatst gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006" vervangen door de woorden „zoals laatst gewijzigd bij Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011".

Artikel 2

Artikel 2 van het Verdrag wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid worden de woorden „zoals gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006" vervangen door de woorden „zoals laatst gewijzigd bij Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011".

2. Het tweede lid wordt vervangen als volgt:

„2. In dit Verdrag hebben de onderstaande begrippen de volgende betekenis:
„grondgebied van de verdragsluitende partijen": het onderscheiden Europese grondgebied van het Koninkrijk Denemarken, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden;
„voertuig": een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht minimaal 12 ton bedraagt, overeenkomstig artikel 2, punt d, en artikel 7, vijfde lid, van de Richtlijn zoals gewijzigd bij Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011.".

Artikel 3

In artikel 3, eerste lid, van het Verdrag worden de woorden „artikel 7, tweede lid, punt (a)" vervangen door de woorden „artikel 7, vijfde lid".

Artikel 4

In de artikelen 4, 6, 11 en 14 van het Verdrag worden de woorden „Commissie van de Europese Gemeenschappen" telkens vervangen door de woorden „ Europese Commissie".

Artikel 5

In artikel 8 van het Verdrag worden de leden 1 tot en met 4 vervangen als volgt:

„1) Tot en met 31 december 2019 bedraagt het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten voor één jaar voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen:
   - a. NIET-EURO 1.407 euro
   - b. EURO I 1.223 euro
   - c. EURO II 1.065 euro
   - d. EURO III 926 euro
   - e. EURO IV 842 euro
   - f. EURO V of schoner 750 euro
2. met vier of meer assen:
   - a. NIET-EURO 2.359 euro
   - b. EURO I 2.042 euro
   - c. EURO II 1.776 euro
   - d. EURO III 1.543 euro
   - e. EURO IV 1.404 euro
   - f. EURO V of schoner 1.250 euro

Vanaf 1 januari 2020 bedraagt het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten voor één jaar voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen:
   - a. NIET-EURO 1.407 euro
   - b. EURO I 1.223 euro
   - c. EURO II 1.065 euro
   - d. EURO III 926 euro
   - e. EURO IV 842 euro
   - f. EURO V 796 euro
   - g. EURO VI of schoner 750 euro

2. met vier of meer assen:
   a. NIET-EURO 2.359 euro
   b. EURO I 2.042 euro
   c. EURO II 1.776 euro
   d. EURO III 1.543 euro
   e. EURO IV 1.404 euro
   f. EURO V 1.327 euro
   g. EURO VI of schoner 1.250 euro

2) Tot en met 31 december 2019 bedraagt het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten voor één maand voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen:
   a. NIET-EURO 140 euro
   b. EURO I 122 euro
   c. EURO II 106 euro
   d. EURO III 92 euro
   e. EURO IV 84 euro
   f. EURO V of schoner 75 euro
2. met vier of meer assen:
   a. NIET-EURO 235 euro
   b. EURO I 204 euro
   c. EURO II 177 euro
   d. EURO III 154 euro
   e. EURO IV 140 euro
   f. EURO V of schoner 125 euro

Vanaf 1 januari 2020 bedraagt het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten voor één maand voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen:
   a. NIET-EURO 140 euro
   b. EURO I 122 euro
   c. EURO II 106 euro
   d. EURO III 92 euro
   e. EURO IV 84 euro
   f. EURO V 79 euro
   g. EURO VI of schoner 75 euro
2. met vier of meer assen:
   a. NIET-EURO 235 euro
   b. EURO I 204 euro
   c. EURO II 177 euro
   d. EURO III 154 euro
   e. EURO IV 140 euro
   f. EURO V 132 euro
   g. EURO VI of schoner 125 euro

3) Tot en met 31 december 2019 bedraagt het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten voor één week voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen:
   a. NIET-EURO 37 euro
   b. EURO I 32 euro
   c. EURO II 28 euro
   d. EURO III 24 euro
   e. EURO IV 22 euro
   f. EURO V of schoner 20 euro
2. met vier of meer assen:
   a. NIET-EURO 62 euro
   b. EURO I 54 euro
   c. EURO II 47 euro
   d. EURO III 41 euro
   e. EURO IV 37 euro
   f. EURO V of schoner 33 euro

Vanaf 1 januari 2020 bedraagt het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten voor één week voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen:
   a. NIET-EURO 37 euro
   b. EURO I 32 euro
   c. EURO II 28 euro
   d. EURO III 24 euro
   e. EURO IV 22 euro
   f. EURO V 21 euro
   g. EURO VI of schoner 20 euro

2. met vier of meer assen:

a. NIET-EURO	62 euro
b. EURO I	54 euro
c. EURO II	47 euro
d. EURO III	41 euro
e. EURO IV	37 euro
f. EURO V	35 euro
g. EURO VI of schoner	33 euro

4) Het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten voor één dag is gelijk voor alle voertuigklassen en bedraagt 12 euro.".

Artikel 6

Artikel 13, derde lid, derde alinea, van het Verdrag wordt vervangen als volgt:

„De aldus vastgestelde inkomsten uit het gebruiksrecht worden als volgt onder de verdragsluitende partijen verdeeld:
– Het Koninkrijk Denemarken ontvangt 20,456 % van de inkomsten.
– Het Groothertogdom Luxemburg ontvangt 5,226 % van de inkomsten.
– Het Koninkrijk der Nederlanden ontvangt 45,989 % van de inkomsten.
– Het Koninkrijk Zweden ontvangt 28,329 % van de inkomsten."

Artikel 7

In artikel 15 van het Verdrag worden de woorden „overeenkomstig artikel 182 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voorgelegd aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen" vervangen door de woorden „overeenkomstig artikel 273 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie voorgelegd aan het Hof van Justitie van de Europese Unie".

Artikel 8

In artikel 20 van het Verdrag wordt het jaartal „2019" vervangen door het jaartal „2029".

Artikel 9

1. Aangezien het Koninkrijk België afziet van het heffen van het gemeenschappelijk gebruiksrecht overeenkomstig artikel 17 van het Verdrag, zal de ondertekening van de Belgische regering niet langer van toepassing zijn op de bepalingen die rechtstreeks verband houden met het gemeenschappelijk gebruiksrecht zelf.

2. De ondertekening van het Koninkrijk België is niet van toepassing op artikel 5.

Artikel 10

1. Met uitzondering van artikel 5, treedt dit Protocol in werking op de eerste dag van de maand na de laatste van de data waarop de onderscheiden Regeringen het Secretariaat-generaal van de Raad langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat de in hun onderscheiden staten grondwettelijk vereiste formaliteiten zijn vervuld.

2. De Depositaris doet de Regeringen van alle verdragsluitende partijen de in het eerste lid bedoelde mededelingen toekomen en deelt hun de datum van de inwerkingtreding van dit Protocol mede.

3. Artikel 5 treedt in werking op 1 januari of 1 juli, naargelang van welke datum eerder valt, na het verstrijken van een termijn van ten minste twee maanden na de datum waarop dit Protocol in werking treedt, evenwel niet eerder dan 1 juli 2018. De in artikel 5 vermelde tarieven zijn niet met terugwerkende kracht van toepassing.

GEDAAN te Brussel 6 december 2017 in de Deense, de Duitse, de Franse, de Nederlandse en de Zweedse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn, in één oorspronkelijk exemplaar, dat wordt nedergelegd in het archief van het Secretariaat-generaal van de Raad; het Secretariaat-generaal doet iedere verdragsluitende partij een voor eensluidend gewaarmerkte kopie toekomen.

Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds conformément à la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède ;

Parties contractantes à l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, tel que modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'accord précité, le Protocole du 22 mars 2000 visant à appliquer la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, et le Protocole du 21 octobre 2010 visant à appliquer la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et à introduire un système de « paperless vignette », ci-après dénommé « l'Accord » ;

Vu l'adoption de la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, ci-après dénommée « la Directive » ;

Vu la note diplomatique notifiée le 25 juin 2015 par le Royaume de Belgique concernant la décision de renoncer à la perception du droit d'usage commun sur le territoire belge et les notes diplomatiques concernant la répartition du produit que les Gouvernements du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède ont soumises à la Commission européenne respectivement les 30 mars 2016, 16 février 2016, 24 février 2016 et 15 décembre 2015 ;

Vu la note diplomatique de la République fédérale d'Allemagne du 27 mars 2017 concernant la dénonciation de l'Accord qui prend effet au 1er janvier 2018, par laquelle la République fédérale d'Allemagne ne sera plus partie signataire de l'Accord à partir du 1er janvier 2018 ;

Considérant que l'intention du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède est d'appliquer les taux maximaux fixés à l'Annexe II de la Directive avec des dispositions particulières pour EURO V et EURO VI ;

sont convenus de ce qui suit :

Article 1er

Au premier considérant du préambule de l'Accord, les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 » sont remplacés par les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 ».

Article 2

L'article 2 de l'Accord est modifié comme suit :

1. Au premier paragraphe, les mots « telle que modifiée par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 » sont remplacés par les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 ».

2. Le deuxième paragraphe est remplacé par le texte suivant :

« 2. Aux fins du présent Accord, on entend par :
« territoires des parties contractantes » : les territoires européens respectifs du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède ;
« véhicule » : un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, conformément à l'article 2, alinéa d), et à l'article 7, paragraphe 5, de la Directive tel que modifiée par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011. ».

Article 3

A l'article 3, paragraphe 1), de l'Accord, les mots « article 7, paragraphe 2, point a) » sont remplacés par les mots « article 7, paragraphe 5 ».

Article 4

Aux articles 4, 6, 11 et 14 de l'Accord, les mots « Commission des Communautés européennes » sont chaque fois remplacés par les mots « Commission européenne ».

Article 5

A l'article 8 de l'Accord, les paragraphes 1) à 4) sont remplacés par le texte suivant :

« 1) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
   - a. NON-EURO 1.407 euros
   - b. EURO I 1.223 euros
   - c. EURO II 1.065 euros
   - d. EURO III 926 euros
   - e. EURO IV 842 euros
   - f. EURO V ou moins polluants 750 euros
2. à quatre essieux ou plus :
   - a. NON-EURO 2.359 euros
   - b. EURO I 2.042 euros
   - c. EURO II 1.776 euros
   - d. EURO III 1.543 euros
   - e. EURO IV 1.404 euros
   - f. EURO V ou moins polluants 1.250 euros

A partir du 1er janvier 2020, le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
   - a. NON-EURO 1.407 euros
   - b. EURO I 1.223 euros
   - c. EURO II 1.065 euros
   - d. EURO III 926 euros
   - e. EURO IV 842 euros
   - f. EURO V 796 euros
   - g. EURO VI ou moins polluants 750 euros
2. à quatre essieux ou plus :
   - a. NON-EURO 2.359 euros
   - b. EURO I 2.042 euros
   - c. EURO II 1.776 euros
   - d. EURO III 1.543 euros
   - e. EURO IV 1.404 euros
   - f. EURO V 1.327 euros
   - g. EURO VI ou moins polluants 1.250 euros

2) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
   - a. NON-EURO 140 euros
   - b. EURO I 122 euros
   - c. EURO II 106 euros
   - d. EURO III 92 euros
   - e. EURO IV 84 euros
   - f. EURO V ou moins polluants 75 euros
2. à quatre essieux ou plus :
   - a. NON-EURO 235 euros
   - b. EURO I 204 euros
   - c. EURO II 177 euros
   - d. EURO III 154 euros
   - e. EURO IV 140 euros
   - f. EURO V ou moins polluants 125 euros

A partir du 1er janvier 2020, le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
   - a. NON-EURO 140 euros

b. EURO I 122 euros
c. EURO II 106 euros
d. EURO III 92 euros
e. EURO IV 84 euros
f. EURO V 79 euros
g. EURO VI ou moins polluants 75 euros

2. à quatre essieux ou plus :
a. NON-EURO 235 euros
b. EURO I 204 euros
c. EURO II 177 euros
d. EURO III 154 euros
e. EURO IV 140 euros
f. EURO V 132 euros
g. EURO VI ou moins polluants 125 euros

3) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
a. NON-EURO 37 euros
b.EURO I 32 euros
c. EURO II 28 euros
d. EURO III 24 euros
e. EURO IV 22 euros
f. EURO V ou moins polluants 20 euros

2. à quatre essieux ou plus :
a. NON-EURO 62 euros
b. EURO I 54 euros
c. EURO II 47 euros
d. EURO III 41 euros
e. EURO IV 37 euros
f. EURO V ou moins polluants 33 euros

A partir du 1er janvier 2020, le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
a. NON-EURO 37 euros
b. EURO I 32 euros
c. EURO II 28 euros
d. EURO III 24 euros
e. EURO IV 22 euros
f. EURO V 21 euros
g. EURO VI ou moins polluants 20 euros

2. à quatre essieux ou plus :
a. NON-EURO 62 euros
b. EURO I 54 euros
c. EURO II 47 euros
d. EURO III 41 euros
e. EURO IV 37 euros
f. EURO V 35 euros
g. EURO VI ou moins polluants 33 euros

4) Le droit d'usage journalier, y compris les frais administratifs, est fixé à 12 euros pour toutes les catégories de véhicules. ».

Article 6

L'article 13, paragraphe 3, alinéa trois, de l'Accord, est remplacé par le texte suivant :

« Le produit du droit d'usage ainsi déterminé est réparti de la façon suivante entre les parties contractantes :
– Le Royaume du Danemark obtient 20,456 % de ce produit ;
– Le Grand-Duché de Luxembourg obtient 5,226 % de ce produit ;
– Le Royaume des Pays-Bas obtient 45,989 % de ce produit ;
– Le Royaume de Suède obtient 28,329% de ce produit. ».

Article 7

A l'article 15 de l'Accord, les mots « Cour de justice des Communautés européennes, conformément à l'article 182 du Traité instituant la Communauté européenne » sont remplacés par les mots « Cour de justice de l'Union européenne, conformément à l'article 273 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ».

Article 8

A l'article 20 de l'Accord, le millésime « 2019 » est remplacé par le millésime « 2029 ».

Article 9

1. Etant donné que le Royaume de Belgique renonce au prélèvement du droit d'usage commun conformément à l'article 17 de l'Accord, la signature du Gouvernement belge ne s'appliquera plus aux dispositions directement relatives au droit d'usage commun proprement dit.

2. La signature du Royaume de Belgique ne s'applique pas à l'article 5.

Article 10

1. A l'exception de l'article 5, le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit au Secrétariat général du Conseil par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs Etats respectifs sont remplies.

2. Le dépositaire transmet aux Gouvernements de toutes les parties contractantes à l'Accord les notifications visées au paragraphe 1er et les informe de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

3. L'article 5 entre en vigueur le 1er janvier ou le 1er juillet, selon la première date qui se présente à l'expiration d'un délai de deux mois au moins suivant l'entrée en vigueur du présent Protocole, et au plus tôt le 1er juillet 2018. Les taux prévus à l'article 5 ne s'appliquent pas de manière rétroactive.

FAIT à Bruxelles, le 6 décembre 2017 en langues danoise, néerlandaise, allemande, française et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original qui sera déposé aux archives du Secrétariat général du Conseil ; le Secrétariat général transmet à chacune des Parties à l'Accord une copie certifiée conforme.

D. PARLEMENT

Het Protocol van 6 december 2017 behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Protocol kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol van 6 december 2017, met uitzondering van artikel 5, zullen ingevolge artikel 10, eerste lid, in werking treden op de eerste dag van de maand na de laatste van de data waarop de onderscheiden regeringen het Secretariaat-generaal van de Raad langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat de in hun onderscheiden staten grondwettelijk vereiste formaliteiten zijn vervuld. Artikel 5 zal in werking treden overeenkomstig het bepaalde in artikel 10, derde lid, van het Protocol.

Uitgegeven de *elfde* januari 2018.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. ZIJLSTRA

trb-2018-2
ISSN 0920 - 2218
's-Gravenhage 2018

4 (1994) Nr. 3

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2011 Nr. 2

A. TITEL

Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens;
Brussel, 9 februari 1994

B. TEKST

De Nederlandse en de Franse tekst van het Verdrag zijn geplaatst in *Trb.* 1994, 69.

Zie voor de Nederlandse en de Franse tekst van het toetredingsprotocol van het Koninkrijk Zweden van 18 september 1997 *Trb.* 1998, 16.

Zie voor de Nederlandse en de Franse tekst van het Bijkomend Verdrag van 18 september 1997 *Trb.* 1998, 17.

Zie voor de Nederlandse en de Franse tekst van het Protocol tot wijziging van 22 maart 2000 *Trb.* 2000, 95. Zie voor een correctie in de Nederlandse tekst *Trb.* 2001, 86.

Op 21 oktober 2010 is te Brussel een Protocol tot wijziging van het Verdrag tot stand gekomen. De Nederlandse en de Franse tekst[1)] van het Protocol luiden als volgt:

[1)] De Deense, de Duitse en de Zweedse tekst zijn niet opgenomen.

Protocol tot wijziging van het verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, teneinde 1) te voldoen aan Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen en 2) de introductie overeen te komen tussen de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden van een papierloos vignetsysteem in hun gemeenschappelijk stelsel voor de heffing van het gebruiksrecht.

De Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden,

Partijen bij het verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, zoals gewijzigd bij het Protocol van 18 september 1997 inzake de toetreding van het Koninkrijk Zweden tot bovengenoemd verdrag en het Protocol van 22 maart 2000 ter voldoening aan Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, hierna genoemd „het verdrag”.

Gelet op het aannemen van Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, hierna genoemd „de Richtlijn”;

Gezien de kennisgevingen van bekrachtiging ingediend langs diplomatieke weg bij de Europese Commissie door de Regeringen van België, Denemarken, Luxemburg, Nederland en Zweden, respectievelijk op 10 maart 2004, 25 augustus 2003, 14 november 2003, 28 april 2003 en 12 november 2003, betreffende de verdeelsleutel van de inkomsten uit het gebruiksrecht, overeenkomstig dit verdrag;

Gezien de overeenstemming tussen de Regeringen van België, Denemarken, Luxemburg, Nederland en Zweden op 31 oktober 2007 om de administratie van hun gemeenschappelijk stelsel voor het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen aan te passen aan een papierloos vignetsysteem;

Zijn het volgende overeen gekomen:

Artikel 1

In de aanhef van het verdrag wordt de eerste verwijzing aangevuld als volgt:

„ zoals laatst gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006,";

Artikel 2

In artikel 2 van hetzelfde verdrag worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

„1° De begripsbepalingen van artikel 2, punten a), c), e) en f) van Richtlijn 1999/62/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006, zijn van toepassing op dit verdrag.";

2. Paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

„2° Overigens wordt voor de toepassing van dit verdrag verstaan onder:
„grondgebied van de verdragsluitende partijen": het onderscheiden Europese grondgebied van het Koninkrijk België, van het Koninkrijk Denemarken, van het Groothertogdom Luxemburg, van het Koninkrijk der Nederlanden en van het Koninkrijk Zweden;
„voertuig": een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen bedoeld of uitsluitend gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen en waarvan het maximaal toegestaan totaalgewicht minstens 12 ton bedraagt, overeenkomstig artikel 2, punt (d) en artikel 7, tweede lid, punt (a) van de Richtlijn, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006.".

Artikel 3

In artikel 3 van hetzelfde verdrag worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

„1° Overeenkomstig de bepalingen van dit verdrag heffen de verdragsluitende partijen, vanaf 1 januari 1995, een gemeenschappelijk ge-

bruiksrecht voor het gebruik van het trans-Europees wegennet door voertuigen in de zin van artikel 2, punt (d), van de Richtlijn maar met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minstens 12 ton, overeenkomstig artikel 7, tweede lid, punt (a), van diezelfde Richtlijn.";

2. In paragraaf 2 worden de woorden „artikel 7, tweede lid, onder b), i)" vervangen door de woorden „artikel 7, eerste lid";

3. Paragraaf 3 wordt opgeheven.

Artikel 4

In artikel 8 van hetzelfde verdrag wordt paragraaf 5 opgeheven.

Artikel 5

Artikel 9 van hetzelfde verdrag wordt vervangen als volgt:

„Artikel 9

Betaling van het gebruiksrecht

1°. Om een compleet systeem voor het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen te voeren, wordt een centrale elektronische database in het leven geroepen.

De verdragsluitende partijen dragen er zorg voor dat de centrale database wordt voorzien van de relevante informatie wanneer betalingen van het gebruiksrecht worden ontvangen.

2°. De centrale database wordt met betrekking tot iedere betaling van het gebruiksrecht voorzien van de volgende informatie:

1) plaats, datum en tijdstip van de boeking,
2) geldigheidsduur,
3) aantal assen en Euroklasse van het voertuig,
4) bedrag van het gebruiksrecht in Euro's, Deense of Zweedse Kronen,
5) kentekennummer en nationaliteit van het voertuig.

Tegelijk met de betaling van het gebruiksrecht voorziet het systeem in een bewijs van betaling."

Artikel 6

In artikel 10 van hetzelfde verdrag worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

„1° De verdragsluitende partijen voorzien in een terugbetaling van het gebruiksrecht wanneer de aanvraag tot terugbetaling is ingediend vóór het einde van de periode waarvoor het recht is voldaan."

2. De eerste volzin van de tweede paragraaf wordt opgeheven.

Artikel 7

Artikel 12 van hetzelfde verdrag wordt vervangen als volgt:

„De verdragsluitende partijen verzekeren dat niet-nakoming van de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht wordt gestraft."

Artikel 8

Artikel 13, paragraaf 3, derde lid, van hetzelfde verdrag wordt vervangen als volgt:

„De aldus vastgestelde inkomsten uit het gebruiksrecht worden als volgt onder de verdragsluitende partijen verdeeld:
– Het Koninkrijk België ontvangt 39,92 % van deze inkomsten;
– Het Koninkrijk Denemarken ontvangt 12,29 % van deze inkomsten;
– Het Groothertogdom Luxemburg ontvangt 3,14 % van deze inkomsten;
– Het Koninkrijk der Nederlanden ontvangt 27,63 % van deze inkomsten;
– Het Koninkrijk Zweden ontvangt 17,02 % van deze inkomsten.".

Artikel 9

Vanwege het afzien van heffing van het gebruiksrecht door de Bondsrepubliek Duitsland onder artikel 17 van het verdrag, zal de Federale regering van de Bondsrepubliek Duitsland geen regelingen met betrekking tot heffing van gebruiksrecht ondertekenen.

Artikel 10

Dit Protocol treedt in werking op de eerste dag van de maand na de laatste datum waarop de respectieve Regeringen de Commissie van de Europese Unie langs diplomatieke weg schriftelijk hebben meegedeeld dat aan de in hun respectieve staten geldende grondwettelijke vereisten voor inwerkingtreding is voldaan.
De Depositaris informeert de Regeringen van alle verdragsluitende partijen over de in het eerste lid bedoelde mededelingen en deelt hun de datum van de inwerkingtreding van dit Protocol mee.

GEDAAN te Brussel, op 21 oktober 2010 in de Deense, de Duitse, de Franse, de Nederlandse en de Zweedse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek, in één oorspronkelijk exemplaar, dat wordt nedergelegd en bewaard in het archief van de Europese Commissie; de Commissie doet elke verdragsluitende partij een gewaarmerkte kopie toekomen.

Protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, aux fins 1) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et 2) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de «paperless vignette» dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage.

Les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède;

Parties contractantes à l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, tel que modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'accord précité et le Protocole du 22 mars 2000 en application de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommé ci-après «l'accord»;

Vu l'adoption de la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommée ci-après «la Directive»;

Considérant les notifications de ratification introduites par voie diplomatique auprès de la Commission européenne par les Gouvernements de la Belgique, du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède, respectivement en date du 10 mars 2004, 25 août 2003, 14 novembre 2003, 28 avril 2003 et 12 novembre 2003, relatives à la clé de répartition du produit du droit d'usage, conformément au présent accord;

Considérant l'accord conclu le 31 octobre 2007 entre les Gouvernements de la Belgique, du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède d'adapter l'administration de leur système commun relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures à un système de «paperless vignette»;

sont convenus ce qui suit:

Article 1er

Dans le préambule de l'accord le premier référant est complété comme suit:

«telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006,»;

Article 2

A l'article 2 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1er est remplacé par la disposition suivante:

«1° Les notions définies à l'article 2, points a), c), e) et f) de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006, s'appliquent au présent accord.»;

2. Le paragraphe 2 est remplacé par la disposition suivante:

«2° Par ailleurs, aux fins du présent accord, on entend par:
«territoire des parties contractantes»: respectivement le territoire européen du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède;
«véhicule»: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou exclusivement utilisé pour le transport par route de marchandises et d'un poids total en charge autorisé d'au moins 12 tonnes, conformément à l'article 2, point d), et à l'article 7, paragraphe 2, point a), de la Directive, tels que modifiés par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006.».

Article 3

A l'article 3 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1er est remplacé par la disposition suivante:

«1° Conformément aux dispositions du présent accord, les parties contractantes perçoivent, à partir du 1er janvier 1995, un droit d'usage commun pour l'utilisation du réseau routier transeuropéen par les véhicules définis à l'article 2, point d), de la Directive mais ayant un poids total en charge autorisé d'au moins 12 tonnes, conformément à l'article 7, paragraphe 2, point a), de la même Directive.»;

2. Au paragraphe 2, les mots «article 7, paragraphe 2, point b), i)» sont remplacés par les mots «article 7, paragraphe 1er»;

3. Le paragraphe 3 est abrogé.

Article 4

A l'article 8 du même accord le paragraphe 5 est abrogé.

Article 5

L'article 9 du même accord est remplacé par la disposition suivante:

«Article 9

Paiement du droit d'usage

1° Afin de mettre en œuvre un système complet relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, une base de données électronique centrale est créée.

Les parties contractantes s'assurent que la base de données centrale contient les informations pertinentes lors de la perception des paiements du droit d'usage.

2° La base de données centrale contient, pour chaque paiement du droit d'usage, les informations suivantes:

1) lieu, date et heure de l'enregistrement,
2) période de validité,
3) nombre d'essieux et classe Euro du véhicule,
4) montant du droit d'usage en Euros, Couronnes danoises ou suédoises,
5) numéro d'immatriculation et nationalité du véhicule.

Simultanément au paiement du droit d'usage, le système délivre un reçu.».

Article 6

A l'article 10 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1er est remplacé comme suit:

«Les parties contractantes prévoient le remboursement du droit d'usage lorsque la demande de remboursement est introduite avant l'expiration de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté.»;

2. La première phrase du paragraphe 2 est abrogée.

Article 7

L'article 12 du même accord est remplacé par la disposition suivante:

«Les parties contractantes s'assurent que le non-respect de l'obligation d'acquitter le droit d'usage soit sanctionné.».

Article 8

L'article 13, paragraphe 3, alinéa 3, du même accord est remplacé par la disposition suivante:

«Le produit du droit d'usage ainsi déterminé est réparti de la façon suivante entre les parties contractantes:
- Le Royaume de Belgique obtient 39,92 % de ce produit;
- Le Royaume du Danemark obtient 12,29 % de ce produit;
- Le Grand-Duché de Luxembourg obtient 3,14 % de ce produit;
- Le Royaume des Pays-Bas obtient 27,63 % de ce produit;
- Le Royaume de Suède obtient 17,02 % de ce produit.».

Article 9

En raison de la renonciation au prélèvement du droit d'usage par la République fédérale d'Allemagne en vertu de l'article 17 de l'accord, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne ne signera aucune disposition relative au prélèvement du droit d'usage.

Article 10

Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par

écrit à la Commission européenne par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs Etats respectifs sont remplies.

Le dépositaire transmet aux Gouvernements de toutes les parties contractantes à l'accord les notifications visées au paragraphe 1er ainsi que la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

FAIT à Bruxelles, le 21 octobre 2010 en langue danoise, allemande, française, néerlandaise et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé dans les archives de la Commission européenne; celle-ci transmet à chaque partie contractante une copie certifiée conforme.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1996, 53 en voor het Protocol tot wijziging van 22 maart 2000 *Trb.* 2001, 86.

E. PARTIJGEGEVENS

Verdrag van 9 februari 1994

Zie *Trb.* 1996, 53.

Partij	Ondertekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
België	09-02-94	08-06-95	R	01-01-96		
Denemarken	09-02-94	16-02-95	R	01-01-96		
Duitsland	09-02-94	19-10-94	R	01-01-96		
Luxemburg	09-02-94	16-03-95	R	01-01-96		
Nederlanden, het Koninkrijk der – Nederland: – in Europa – Bonaire – Sint Eustatius – Aruba – Curaçao – Sint Maarten	09-02-94	 21-12-95 – – – – –	R	 01-01-96 – – – – –		

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend						

Protocol tot wijziging van 22 maart 2000

Zie *Trb.* 2001, 86.

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
België	22-03-00	27-01-01	R	01-04-01		
Denemarken	22-03-00	29-03-01	R	01-04-01		
Duitsland	22-03-00	09-01-01	R	01-04-01		
Luxemburg	22-03-00	28-03-01	R	01-04-01		
Nederlanden, het Koninkrijk der – Nederland: – in Europa – Bonaire – Sint Eustatius – Aruba – Curaçao – Sint Maarten	22-03-00	 13-02-01 – – – – –	R	 01-04-01 – – – – –		
Zweden	22-03-00	20-12-00	R	01-04-01		
* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend						

Protocol tot wijziging van 21 oktober 2010

Bekrachtiging is voorzien in artikel 10.

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
België	21-10-10					
Denemarken	21-10-10					
Duitsland	21-10-10					
Luxemburg	21-10-10					
Nederlanden, het Koninkrijk der	21-10-10					

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
– Nederland: – in Europa – Bonaire – Sint Eustatius – Aruba – Curaçao – Sint Maarten						
Zweden	21-10-10					

* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1996, 53 en voor het Protocol tot wijziging van 22 maart 2000 *Trb.* 2001, 86.

De bepalingen van het Protocol tot wijziging van 21 oktober 2010 zullen ingevolge artikel 10, eerste lid, van het Protocol in werking treden op de eerste dag van de maand na de laatste datum waarop de respectieve Regeringen de Commissie van de Europese Unie langs diplomatieke weg schriftelijk hebben meegedeeld dat aan de in hun respectieve staten geldende grondwettelijke vereisten voor inwerkingtreding is voldaan.

J. VERWIJZINGEN

Zie *Trb.* 1994, 69.

Verbanden

Het Verdrag is aangevuld en gewijzigd door:

Titel : Protocol inzake de toetreding van het Koninkrijk Zweden tot het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens;
Brussel, 18 september 1997

Laatste *Trb.* : *Trb.* 1998, 16 (Nederlands en Frans)

Titel	:	Bijkomend Verdrag aan het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens inzake een vrijstelling voor het gecombineerd vervoer; Brussel, 18 september 1997
Laatste *Trb.*	:	*Trb.* 1998, 17 (Nederlands en Frans)

Titel	:	Protocol tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ter voldoening aan Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen; Brussel, 22 maart 2000
Tekst	:	*Trb.* 2000, 95 (Nederlands en Frans)
Laatste *Trb.*	:	*Trb.* 2001, 86

Gegevens met betrekking tot het toetredingsprotocol en het Bijkomend Verdrag van 18 september 1997 en het Protocol tot wijziging van 22 maart 2000 zijn in onderhavig Tractatenblad opgenomen. Ook eventuele toekomstige gegevens met betrekking tot het toetredingsprotocol en het Bijkomend Verdrag van 18 september 1997 en het Protocol tot wijziging van 22 maart 2000 zullen worden gepubliceerd in Tractatenbladen van het onderhavige Verdrag van 9 februari 1994.

Het Protocol tot wijziging van 21 oktober 2010 wijzigt het onderhavige Verdrag ter voldoening aan:

Titel	:	Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen;
Tekst	:	Pb. EU L 157 van 9 juni 2006, blz. 8–23

Overige verwijzingen

Titel	:	Verdrag betreffende de Europese Unie; Maastricht, 7 februari 1992
Laatste *Trb.*	:	*Trb.* 2010, 248

Uitgegeven de *elfde* januari 2011.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

U. ROSENTHAL

TRB5510
ISSN 0920 - 2218
's-Gravenhage 2011

19 (2000) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2000 Nr. 95

A. TITEL

Protocol tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens;
Brussel, 22 maart 2000

B. TEKST[1])

Protocol tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ter voldoening aan Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen

De Regeringen van het Koninkrijk België,
het Koninkrijk Denemarken,
de Bondsrepubliek Duitsland,
het Groothertogdom Luxemburg,
het Koninkrijk der Nederlanden en
het Koninkrijk Zweden

Partijen bij het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, zoals gewijzigd bij het Protocol van 18 september 1997 inzake de toetreding van het Koninkrijk Zweden tot bovengenoemd Verdrag, hierna genoemd ,,het Verdrag'',

Gelet op het aannemen van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, hierna genoemd ,,de Richtlijn'',

Gezien de gemeenschappelijke verklaring van de Regeringen van België, Denemarken, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zweden om alles in het werk te stellen om hun gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten aan te passen aan de maximumbedragen genoemd in artikel 7, zevende lid, en Bijlage II bij de Richtlijn, afgelegd tijdens de 2142ste zitting van de Raad van de Europese Unie op 30 november en 1 december 1998,

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

De preambule, eerste overweging, van het Verdrag wordt vervangen door:

,,op grond van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen

[1]) De Deense, de Duitse en de Zweedse tekst zijn niet afgedrukt.

Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Les Gouvernenents de la République fédérale d'Allemagne
du Royaume de Belgique
du Royaume du Danemark
du Grand-Duché de Luxembourg
du Royaume des Pays-Bas et
du Royaume de Suède,

Parties contractantes à l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, tel que modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'Accord précité, dénommé ci-après «l'Accord»,

Vu l'adoption de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommée ci-après «la Directive»,

Considérant la déclaration commune des Gouvernements de la Belgique, du Danemark, de l'Allemagne, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède de mettre tout en oeuvre afin d'aligner leur droit d'usage commun aux nouveaux taux maximaux prévus à l'article 7, paragraphe 7 et à l'annexe II de la Directive, faite à la 2142ème session du Conseil de l'Union européenne des 30 novembre et ler décembre 1998,

sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Le premier considérant du Préambule de l'Accord est remplacé par:

«Vu la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, remplaçant la Direc-

aan zware vrachtvoertuigen, ter vervanging van Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993,''.

Na de tweede overweging wordt een derde overweging toegevoegd:

„op grond van de gemeenschappelijke verklaring van de Regeringen van België, Denemarken, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zweden om alles in het werk te stellen om hun gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten aan te passen aan de maximumbedragen genoemd in artikel 7, zevende lid, en Bijlage II bij de Richtlijn, afgelegd tijdens de 2142ste zitting van de Raad van de Europese Unie op 30 november en 1 december 1998,''.

Artikel 2

Artikel 2, eerste lid, van het Verdrag wordt vervangen door:

„De begripsbepalingen van artikel 2 van Richtlijn 1999/62/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen zijn van toepassing op dit Verdrag.''.

Artikel 3

In artikel 3, eerste lid, laatste zin, van het Verdrag worden de woorden „de procedure als bedoeld in artikel 9 van de richtlijn'' vervangen door:

„de procedure als bedoeld in artikel 7, tweede lid, onder b, ii), van de richtlijn''.

In het tweede lid worden de woorden „artikel 7, onder d, van de richtlijn'' vervangen door:

„artikel 7, tweede lid, onder b, i), van de richtlijn''.

In het derde lid worden de woorden „artikel 7, onder e, van de Richtlijn'' vervangen door: „artikel 7, zesde lid, van de richtlijn''.

Artikel 4

Artikel 4, tweede lid, van het Verdrag wordt vervangen door:

„Elk der Verdragsluitende Partijen kan binnen haar grondgebied voertuigen als bedoeld in artikel 6, tweede lid, onder b, van de richtlijn vrijstellen van het in artikel 3 bedoelde gebruiksrecht''.

Artikel 5

Artikel 8, eerste lid, van het Verdrag wordt vervangen door:

tive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993,».

Après le deuxième considérant un troisième considérant est ajouté:

«Vu la déclaration commune des Gouvernements de la Belgique, du Danemark, de l'Allemagne, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède de mettre tout en oeuvre afin d'aligner leur droit d'usage commun aux nouveaux taux maximaux prévus à l'article 7, paragraphe 7 et à l'annexe II de la Directive, faite à la 2142ème session du Conseil de l'Union européenne des 30 novembre et ler décembre 1998,».

Article 2

L'article 2, paragraphe ler, de l'Accord est remplacé par:

«Les définitions requises à l'article 2 de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures s'appliquent au présent Accord.».

Article 3

À l'article 3, paragraphe 1er, de l'Accord les mots «la procédure de l'article 9 de la Directive» sont remplacés par: «la procédure de l'article 7, paragraphe 2, point b, ii, de la Directive».

Au paragraphe 2 les mots «article 7, point d, de la Directive» sont remplacés par: «article 7, paragraphe 2, point b, i, de la Directive».

Au paragraphe 3 les mots «article 7, point e de la Directive» sont remplacés par: «article 7, paragraphe 6, de la Directive».

Article 4

L'article 4, paragraphe 2, de l'Accord est remplacé par:

«Sur leur territoire respectif, les Parties contractantes à l'Accord peuvent exempter les véhicules énumérés à l'article 6, paragraphe 2, point b, de la Directive du droit d'usage visé à l'article 3.».

Article 5

L'article 8, paragraphe 1er, de l'Accord est remplacé par:

„Het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten bedraagt voor één jaar voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen:
   a. NIET- EURO: 960 euro,
   b. EURO I: 850 euro,
   c. EURO II en schoner: 750 euro.
2. met vier of meer assen:
   a. NIET-EURO: 1550 euro,
   b. EURO I: 1400 euro,
   c. EURO II en schoner: 1250 euro''.

Het tweede lid wordt vervangen door:

„Het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten bedraagt voor één maand voor voertuigen

1. met ten hoogste drie assen:
   a. NIET-EURO: 96 euro,
   b. EURO I: 85 euro,
   c. EURO II en schoner: 75 euro.
2. met vier of meer assen:
   a. NIET-EURO: 155 euro,
   b. EURO I: 140 euro,
   c. EURO II en schoner: 125 euro''.

Het derde lid wordt vervangen door:

„Het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten bedraagt voor één week voor voertuigen

1. met ten hoogste drie assen:
   a. NIET-EURO: 26 euro,
   b. EURO I: 23 euro,
   c. EURO II en schoner: 20 euro.
2. met vier of meer assen:
   a. NIET-EURO: 41 euro,
   b. EURO I: 37 euro,
   c. EURO II en schoner: 33 euro.''.

Het vierde lid wordt vervangen door:

„Het gebruiksrecht met inbegrip van administratiekosten voor één dag is gelijk voor alle voertuigklassen en bedraagt 8 euro.''.

Het vijfde lid wordt vervangen door:

„Voor voertuigen die in Griekenland geregistreerd staan wordt een reductie van 50% toegepast op de tarieven van de gebruiksrechten genoemd in de leden 1 tot en met 4 gedurende een periode van twee jaar volgend op de inwerkingtreding van de richtlijn. De Partijen bij dit Verdrag kunnen besluiten de overgangsperiode van jaar tot jaar te verlengen onder voorwaarde dat de Europese Commissie een dergelijke verlenging goedkeurt.''.

Het zevende lid wordt vervangen door:

„Voor de toepassing van dit Verdrag wordt de wisselkoers van de euro in de nationale munt vastgesteld overeenkomstig artikel 10 van de richtlijn.''.

«Le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux:
   a. NON-EURO: à 960 euro,
   b. EURO I: à 850 euro,
   c. EURO II et moins polluants: à 750 euro.
2. à quatre essieux ou plus:
   a. NON-EURO: à 1550 euro,
   b. EURO I: à 1400 euro,
   c. EURO II et moins polluants: à 1250 euro.»

Le paragraphe 2 est remplacé par:

«Le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux:
   a. NON-EURO: à 96 euro,
   b. EURO I: à 85 euro,
   c. EURO II et moins polluants: à 75 euro.
2. à quatre essieux ou plus:
   a. NON-EURO: à 155 euro,
   b. EURO I: à 140 euro,
   c. EURO II et moins polluants: à 125 euro.».

Le paragraphe 3 est remplacé par:

«Le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux:
   a. NON-EURO: à 26 euro,
   b. EURO I: à 23 euro,
   c. EURO II et moins polluants: à 20 euro.
2. à quatre essieux ou plus:
   a. NON-EURO: à 41 euro,
   b. EURO I: à 37 euro,
   c. EURO II et moins polluants: à 33 euro.».

Le paragraphe 4 est remplacé par:

«Le droit d'usage journalier, y compris les frais administratifs, est, pour toutes les catégories de véhicules, fixé à 8 euro.».

Le paragraphe 5 est remplacé par:

«Pour les véhicules immatriculés en Grèce, le droit d'usage mentionné aux paragraphes 1 à 4 est, pendant une période de deux ans après l'entrée en vigueur de la Directive, réduit de la moitié. Les Parties contractantes au présent Accord peuvent décider d'étendre la période transitoire d'année en année sous la condition que la Commission européenne autorise une telle extension.».

Le paragraphe 7 est remplacé par:

«Pour l'application du présent Accord, le taux de change de l'euro dans les différentes monnaies nationales est fixé conformément à l'article 10 de la Directive.».

Artikel 6

Artikel 10, tweede lid, laatste zin van het Verdrag wordt vervangen door:

„Voor de behandeling van het verzoek tot terugbetaling worden administratiekosten in rekening gebracht ad 25 euro.''.

Artikel 7

In artikel 13, tweede lid, van het Verdrag wordt de zin „A = jaarlijks gebruiksrecht ad 1.250 ECU'' vervangen door:

„A = jaarlijks gebruiksrecht ad 1.250 euro''.

Artikel 8

In de Franse versie van artikel 20 van het Verdrag wordt de datum „31 december 2010'' vervangen door: „31 december 2019''.

Artikel 9

1. Dit Protocol treedt in werking op de eerste dag van de maand na de laatste van de data waarop de respectieve Regeringen de Commissie van de Europese Unie langs diplomatieke weg schriftelijk hebben meegedeeld dat aan de in hun respectieve staten geldende grondwettelijke vereisten voor inwerkingtreding is voldaan.

2. De Depositaris doet de Regeringen van alle Verdragsluitende Partijen de in het eerste lid bedoelde mededelingen toekomen en deelt hun de datum van de inwerkingtreding van dit Protocol mee.

GEDAAN te Brussel, op 22 maart 2000 in de Deense, de Duitse, de Franse, de Nederlandse en de Zweedse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek, in één oorspronkelijk exemplaar, dat wordt nedergelegd en bewaard in het archief van de Commissie van de Europese Unie; de Commissie doet elke Verdragsluitende Partij een gewaarmerkte kopie toekomen.

Het Verdrag is op 22 maart 2000 ondertekend voor de volgende staten:

België
de Bondsrepubliek Duitsland
Denemarken
het *Koninkrijk der Nederlanden*
Luxemburg
Zweden

Article 6

L'article 10, paragraphe 2, dernière phrase de l'Accord est remplacé par:

«Des frais administratifs de 25 euro sont prélevés pour l'examen de la demande de remboursement.».

Article 7

À l'article 13, paragraphe 2, de l'Accord la ligne «A = droit d'usage annuel de 1250 ECU» est remplacé par:

«A = droit d'usage annuel de 1250 euro».

Article 8

Dans la version française de l'article 20 de l'Accord, la date «31 décembre 2010» est remplacée par: «31 décembre 2019».

Article 9

1. Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit à la Commission européenne par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs États respectifs sont remplies.

2. Le Dépositaire transmet aux Gouvernements de toutes les Parties contractantes à l'Accord les notifications visées au paragraphe ler ainsi que la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

FAIT à Bruxelles, le 22 mars 2000 en langue allemande, danoise, française, néerlandaise et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé dans les archives de la Commission européenne; celle-ci transmet à chaque Partie contractante une copie certifiée conforme.

D. PARLEMENT

Het Protocol behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol zullen ingevolge artikel 9, eerste lid, in werking treden op de eerste dag van de maand na de laatste van de data waarop de respectieve regeringen de Commissie van de Europese Unie langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun respectieve staten geldende grondwettelijke vereisten voor inwerkingtreding is voldaan.

J. GEGEVENS

Verordening 93/89 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing van door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten, naar welke Verordening wordt verwezen in artikel 1 van het onderhavige Protocol, is geplaatst in *PbEG* nr. L 279 van 12 november 1993, blz. 32.

Van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens ter wijziging waarvan het onderhavige Protocol dient, zijn de Nederlandse en Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1994, 69. Zie ook *Trb.* 1996, 53.

Van het op 18 september 1997 te Brussel tot stand gekomen Protocol betreffende de toetreding van het Koninkrijk Zweden tot het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, naar welk Protocol in de preambule tot het onderhavige Protocol wordt verwezen, zijn de Nederlandse en Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1998, 16.

Richtlijn 1999/62 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, naar welke Verordening wordt verwezen in de preambule tot het onderhavige Protocol, is geplaatst in *PbEG* nr. L 187 van 20 juli 1999, blz. 42 e.v.

Uitgegeven de *eerste* september 2000.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. J. VAN AARTSEN

TRB2467
ISSN 0920 - 2218
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 2000

36 (1997) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1998 Nr. 17

A. TITEL

Bijkomend Verdrag aan het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens inzake een vrijstelling voor het gecombineerd vervoer; Brussel, 18 september 1997

B. TEKST[1])

Bijkomend Verdrag aan het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens inzake een vrijstelling voor het gecombineerd vervoer

De Regeringen van het Koninkrijk België,

het Koninkrijk Denemarken,

de Bondsrepubliek Duitsland,

het Groothertogdom Luxemburg,

het Koninkrijk der Nederlanden en

het Koninkrijk Zweden

– geleid door de wens de mogelijkheid te scheppen om motorvoertuigen die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt vrij te stellen van de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht ingevolge artikel 3 van het Verdrag op het grondgebied van die Verdragsluitende Partijen die zulks wensen

en

– gelet op de toetreding van de Regering van het Koninkrijk Zweden tot bovengenoemd Verdrag

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

1. Onverminderd de overige bepalingen van het Verdrag van 9 februari 1994 kan elke Verdragsluitende Partij voor haar eigen grondgebied motorvoertuigen die worden gebruikt voor gecombineerd vervoer van goederen in de zin van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 geheel of gedeeltelijk vrijstellen van de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht ingevolge artikel 3 van het Verdrag van 9 februari 1994 of reeds betaalde heffingen terugbetalen. In dit verband dient iedere vorm van discriminatie op grond van nationaliteit te worden uitgesloten.

2. Indien een Verdragsluitende Partij gebruik maakt van de in het eerste lid genoemde mogelijkheid, stelt zij de andere Verdragsluitende Partijen in het kader van de Coördinatiecommissie (artikel 14 van het Verdrag) in kennis van de vorm en inhoud van de procedure die voor de vrijstelling of terugbetaling zal worden gebruikt.

---

[1]) De Deense, de Duitse en de Zweedse tekst zijn niet afgedrukt.

Accord additionnel à l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds concernant une exemption pour le transport combiné

Les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne,

du Royaume de Belgique,

du Royaume du Danemark,

du Grand-Duché de Luxembourg,

du Royaume des Pays-Bas

et du Royaume de Suède

– désireux de pouvoir prévoir sur le territoire des Parties contractantes qui le souhaitent pour les véhicules utilisés dans le cadre du transport combiné une exemption du droit d'usage exigé par l'article 3 de l'Accord,

et

– considérant l'adhésion du Royaume de Suède à l'Accord précité,

sont convenus de ce qui suit:

Article premier

1. Sans préjudice des autres dispositions de l'Accord du 9 février 1994, chaque Partie contractante peut exempter, en partie ou complètement, sur son territoire des véhicules effectuant des transports dans le cadre du transport combiné au sens de la Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992, du droit d'usage prévu à l'article 3 de l'Accord du 9 février 1994, ou rembourser des droits d'usage déjà acquittés. Dans ce contexte, toute discrimination exercée en raison de la nationalité est exclue.

2. Lorsqu'une Partie contractante utilise la possibilité qui lui est offerte par le paragraphe 1er, elle informe les autres Parties contractantes dans le cadre du comité de coordination (article 14 de l'Accord) sur les modalités et le contenu de la procédure d'exemption ou de remboursement prévue.

Artikel 2

1. Dit Aanvullend Protocol[1]) treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin alle Verdragsluitende Partijen de Commissie van de Europese Gemeenschappen langs diplomatieke weg schriftelijk hebben meegedeeld dat aan de binnen hun staten geldende vereisten voor een dergelijke inwerkingtreding is voldaan.

2. De Depositaris doet de Regeringen van alle Verdragsluitende Partijen de in het eerste lid bedoelde mededelingen toekomen en deelt hun de datum van de inwerkingtreding van dit Aanvullend Protocol[1]) mee.

3. Dit Aanvullend Protocol[1]) vormt een integrerend bestanddeel van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens.

GEDAAN te Brussel, op 18 september 1997 in de Deense, de Duitse, de Franse, de Nederlandse en de Zweedse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek, in één oorspronkelijk exemplaar, dat wordt nedergelegd en bewaard in het archief van de Commissie van de Europese Gemeenschappen tezamen met het Verdrag van 9 februari 1994; de Commissie verstrekt een gewaarmerkte kopie aan elke Verdragsluitende Partij.

Het Verdrag is op 18 september 1997 ondertekend voor:

België
Denemarken
Duitsland
het *Koninkrijk der Nederlanden*
Luxemburg
Zweden

---

[1]) Lees hier: Bijkomend Verdrag.

Article 2

1. Le présent Accord additionnel entre en vigueur le premier jour du mois suivant celui où toutes les Parties contractantes ont notifié à la Commission des Communautés européennes par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nationales à l'entrée en vigueur sont remplies.

2. Le dépositaire transmet aux gouvernements de toutes les Parties contractantes les notifications visées au paragraphe 1er et leur communique la date de l'entrée en vigueur du présent Accord additionnel.

3. Le présent Accord additionnel fait partie intégrante de l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds.

FAIT à Bruxelles, le 18 septembre 1997 en langues allemande, danoise, française, néerlandaise et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé avec l'Accord du 9 février 1994 dans les archives de la Commission des Communautés européennes; celle-ci transmet à chaque Partie contractante une copie certifiée conforme.

D. PARLEMENT

Het Verdrag behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel 2, eerste lid, van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin alle Verdragsluitende Partijen de Commissie van de Europese Gemeenschappen langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de binnen hun Staten geldende vereisten voor een dergelijke inwerkingtreding is voldaan.

J. GEGEVENS

Van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, naar welk Verdrag onder meer in de titel van het onderhavige Verdrag wordt verwezen, zijn de Nederlandse en de Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1994, 69; zie ook *Trb.* 1996, 53.

Uitgegeven de *achttiende* februari 1998.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. A. F. M. O. VAN MIERLO

TRB1803
ISSN 0920 - 2218
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 1998

35 (1997) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1998 Nr. 16

A. TITEL

Protocol inzake de toetreding van het Koninkrijk Zweden tot het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens;
Brussel, 18 september 1997

B. TEKST[1])

Protocol inzake de toetreding van het Koninkrijk Zweden tot het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens

De Regeringen van het Koninkrijk België

het Koninkrijk Denemarken

de Bondsrepubliek Duitsland

het Groothertogdom Luxemburg en

het Koninkrijk der Nederlanden

Partijen bij het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, enerzijds

en

het Koninkrijk Zweden anderzijds

Gezien de wens van het Koninkrijk Zweden om, met inachtneming van artikel 16 daarvan, toe te treden tot het Verdrag van 9 februari 1994 zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Het Koninkrijk Zweden treedt toe tot het Verdrag van 9 februari 1994, zoals gewijzigd bij het onderhavige Protocol.

Artikel 2

1. Artikel 2, tweede lid, van het Verdrag van 9 februari 1994 wordt vervangen door:
„Overigens wordt voor de toepassing van dit Verdrag verstaan onder: ‚grondgebied van de Verdragsluitende Partijen' het onderscheiden Europese grondgebied van het Koninkrijk België, van het Koninkrijk Denemarken, van de Bondsrepubliek Duitsland, van het Groothertogdom Luxemburg, van het Koninkrijk der Nederlanden en van het Koninkrijk Zweden."

2. Artikel 13, derde lid, derde alinea, van het Verdrag van 9 februari 1994 wordt vervangen door:
„De aldus vastgestelde inkomsten uit het gebruiksrecht worden als volgt onder de Verdragsluitende Partijen verdeeld:
– het Koninkrijk België ontvangt 12,31% van deze inkomsten;
– het Koninkrijk Denemarken ontvangt 3,79% van deze inkomsten;

[1]) De Deense, de Duitse en de Zweedse tekst zijn niet afgedrukt.

Protocole relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds.

Les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne

du Royaume de Belgique

du Royaume du Danemark

du Grand-Duché de Luxembourg et

du Royaume des Pays-Bas

en tant que parties contractantes à l'Accord du 9 Février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, d'une part,

et

le Gouvernement du Royaume de Suède, d'autre part,

considérant le souhait du Royaume de Suède d'adhérer à l'Accord du 9 février 1994 en se référant à l'article 16 de cet Accord, sont convenus de ce qui suit:

Article 1er

Le Royaume de Suède adhère à l'Accord du 9 février 1994 dans sa version telle que modifiée par le présent Protocole.

Article 2

1. L'article 2, paragraphe 2, de l'Accord du 9 février 1994 est remplacé par les dispositions suivantes:
«Par ailleurs, aux fins du présent Accord, on entend par:
‹le territoire des Parties contractantes› respectivement le territoire européen de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède.»

2. L'article 13, paragraphe 3, alinéa 3 de l'Accord du 9 février 1994 est remplacé par les dispositions suivantes:
«Le produit du droit d'usage ainsi déterminé est reparti de la façon suivante entre les Parties contractantes:
– le Royaume de Belgique obtient 12.31% de ce produit;
– le Royaume du Danemark obtient 3.79% de ce produit;

– de Bondsrepubliek Duitsland ontvangt 69,16% van deze inkomsten;
– het Groothertogdom Luxemburg ontvangt 0,97% van deze inkomsten;
– het Koninkrijk der Nederlanden ontvangt 8,52% van deze inkomsten;
– het Koninkrijk Zweden ontvangt 5,25% van deze inkomsten.''

Artikel 3

1. Dit Protocol treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin alle Verdragsluitende Partijen de Commissie van de Europese Gemeenschappen langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat aan hun nationale constitutionele voorwaarden voor de inwerkingtreding is voldaan.

2. De Depositaris doet de Regeringen van alle Verdragsluitende Partijen de in het eerste lid bedoelde mededelingen toekomen en deelt hun de datum van de inwerkingtreding van dit Protocol mede.

3. Indien dit Protocol niet overeenkomstig het eerste lid in werking is getreden op 1 januari 1997, kunnen de Verdragsluitende Partijen, nadat het Koninkrijk Zweden heeft voldaan aan de voor de inwerkingtreding van het Protocol vereiste nationale voorwaarden, het Protocol overeenkomstig hun wetten en overige regelingen voorlopig toepassen.

4. Van het Verdrag van 9 februari 1994 wordt in de Zweedse taal, zijnde gelijkelijk authentiek aan de Deense, de Duitse, de Franse en de Nederlandse teksten, één oorspronkelijk exemplaar nedergelegd in het archief van de Commissie van de Europese Gemeenschappen. De Commissie van de Europese Gemeenschappen doet iedere Verdragsluitende Partij een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift toekomen.

GEDAAN te Brussel, op 18 september 1997 in de Deense, de Duitse, de Franse, de Nederlandse en de Zweedse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek, in één oorspronkelijk exemplaar, dat wordt nedergelegd en bewaard in het archief van de Commissie van de Europese Gemeenschappen; deze doet iedere Verdragsluitende Partij een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift toekomen.

Het Protocol is op 18 september 1997 ondertekend voor:

België
Denemarken
Duitsland
het *Koninkrijk der Nederlanden*
Luxemburg
Zweden

– la République fédérale d'Allemagne obtient 69.16% de ce produit;
– le Grand-Duché de Luxembourg obtient 0.97% de ce produit;

– le Royaume des Pays-Bas obtient 8.52% de ce produit;

– le Royaume de Suède obtient 5.25% de ce produit.»

Article 3

1. Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du mois suivant celui durant lequel toutes les Parties contractantes ont notifié par écrit à la Commission des Communautés européennes par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nationales nécessaires à son entrée en vigueur sont remplies.

2. Le dépositaire transmet aux Gouvernements de toutes les Parties contractantes les notifications visées au paragraphe 1er de cet article ainsi que la date de l'entrée en vigueur du présent Accord.

3. Au cas où le présent Accord n'est pas entré en vigueur au 1er janvier 1997 conformément au paragraphe 1er, les Parties contractantes peuvent l'appliquer à titre provisoire en conformité avec leurs lois et autres règlements, après que la Suède ait rempli les exigences nationales requises à son entrée en vigueur.

4. L'accord du 9 février 1994 rédigé en langue suédoise fait foi, au même titre que les langues allemande, danoise, française et néerlandaise, dans un original déposé dans les archives de la Commission des Communautés européennes; celle-ci transmet à chaque Partie contractante une copie certifiée conforme.

FAIT à Bruxelles, le 18 septembre 1997 en langue allemande, danoise, française, néerlandaise et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé dans les archives de la Commission des Communautés européennes; celle-ci transmet à chaque Partie contractante une copie certifiée conforme.

D. PARLEMENT

Het Protocol behoeft ingevolge artikel 7, onderdeel b, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring der Staten-Generaal.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol zullen ingevolge artikel 3, eerste lid, van het Protocol in werking treden op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin alle Verdragsluitende Partijen de Commissie van de Europese Gemeenschappen langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat aan hun constitutionele voorwaarden voor inwerkingtreding is voldaan.

J. GEGEVENS

Van het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, naar welk Verdrag onder meer in de titel van het onderhavige Verdrag wordt verwezen, zijn de Nederlandse en de Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1994, 69; zie ook *Trb.* 1996, 53.

Uitgegeven de *derde* februari 1998.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. A. F. M. O. VAN MIERLO

TRB1802
ISSN 0920 - 2218
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 1998

4 (1994) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1994 Nr. 69

A. TITEL

Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens;
Brussel, 9 februari 1994

B. TEKST[1])

Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens

De Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden

op grond van Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten,

op grond van de gemeenschappelijke verklaring van de Belgische, de Deense, de Duitse, de Luxemburgse en de Nederlandse delegatie inzake een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten, afgelegd tijdens de 1.668e zitting van de Raad van de Europese Gemeenschappen op 7, 8 en 19 juni 1993 te Luxemburg,

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Doel van het Verdrag

Doel van dit Verdrag is het heffen van een gemeenschappelijk gebruiksrecht door de Verdragsluitende Partijen voor motorvoertuigen die bepaalde wegen binnen hun grondgebied gebruiken, alsmede het vaststellen van de voorwaarden en procedures voor het verdelen van de inkomsten uit het gebruiksrecht.

Artikel 2

Begripsbepalingen

1. Van toepassing zijn de begripsbepalingen van artikel 2 van Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten, hierna richtlijn te noemen.

2. Overigens wordt voor de toepassing van dit Verdrag verstaan onder: „grondgebied van de Verdragsluitende Partijen" het onderscheiden Europese grondgebied van het Koninkrijk België, van het Koninkrijk Denemarken, van de Bondsrepubliek Duitsland, van het Groothertogdom Luxemburg en van het Koninkrijk der Nederlanden.

[1]) De Deense en de Duitse tekst zijn niet afgedrukt.

Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds

Les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas

vu la Directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures.

vu la Déclaration commune concernant l'introduction d'un droit d'usage commun faite à Luxembourg par les délégations allemande, belge, danoise, luxembourgeoise et néerlandaise à la 1668e session du Conseil des Communautés européennes des 7, 8 et 19 juin 1993.

sont convenus de ce qui suit:

Article 1

Objectif de l'Accord

Le présent Accord a pour objet la perception d'un droit d'usage commun par les Parties contractantes à charge de certains véhicules empruntant certaines routes sur leur territoire, ainsi que les conditions et modalités de répartition du produit de ce droit.

Article 2

Définitions

1. Les définitions reprises à l'article 2 de la Directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommée ci-après la Directive, s'appliquent au présent Accord.

2. Par ailleurs, aux fins du présent Accord, on entend par:
«territoire des Parties contractantes» respectivement le territoire européen de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas.

Artikel 3

Verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht

1. De Verdragsluitende Partijen heffen binnen hun grondgebied overeenkomstig dit Verdrag vanaf 1 januari 1995 een gemeenschappelijk gebruiksrecht voor het gebruik van autosnelwegen met voertuigen in de zin van artikel 2 van de richtlijn. Autosnelwegen naar of vanaf een grensovergang met Lid-Staten van de Europese Unie waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht niet wordt geheven, kunnen binnen het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen vanaf de grensovergang tot aan de eerstvolgende aansluiting op het wegennet waar het gebruiksrecht niet wordt geheven, overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 9 van de richtlijn worden vrijgesteld van het gebruiksrecht.

2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan de heffing van het gemeenschappelijke gebruiksrecht overeenkomstig artikel 7, onder d, van de richtlijn eveneens toepassen voor het gebruik van andere wegen.

3. Elk der Verdragsluitende Partijen kan voor binnen haar grondgebied geregistreerde voertuigen overeenkomstig artikel 7, onder e, van de richtlijn gebruiksrechten heffen voor het gebruik van haar gehele wegennet.

4. Het gebruiksrecht wordt betaald voor een bepaald voertuig. Het kan niet op een ander voertuig worden overgedragen.

Artikel 4

Uitzonderingen van de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht (vrijstellingen)

1. Militaire voertuigen, voertuigen van de burgerbescherming, de brandweer en andere diensten voor eerstehulpverlening, alsook voertuigen voor de ordehandhaving en voertuigen voor de aanleg en het onderhoud van de wegen zijn vrijgesteld van het in artikel 3 bedoelde gebruiksrecht.

2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan binnen haar grondgebied voertuigen als bedoeld in artikel 6, derde lid, tweede streepje, van de richtlijn vrijstellen van het in artikel 3 bedoelde gebruiksrecht.

3. Een voorwaarde voor vrijstelling van het in het eerste lid bedoelde gebruiksrecht is dat de voertuigen aan de buitenkant herkenbaar zijn als bestemd voor de in dat lid genoemde doeleinden. In het geval van het tweede lid delen de Verdragsluitende Partijen elkaar alsmede de Commissie van de Europese Gemeenschappen mede voor welke voertuigen zij vrijstelling van het gebruiksrecht verlenen.

4. In het geval van samengestelde voertuigen (combinaties) is het motorvoertuig doorslaggevend voor de vrijstelling van de combinatie.

Article 3

Assujettissements au droit d'usage

1. Conformément aux dispositions du présent Accord, les Parties contractantes perçoivent sur leur territoire, à partir du 1er janvier 1995, un droit commun pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules définis à l'article 2 de la Directive. Les autoroutes menant à ou venant d'un point frontière avec un Etat membre de l'Union européenne par lequel le droit d'usage commun n'est pas perçu peuvent, conformément à la procédure de l'article 9 de la Directive, être exemptées du droit d'usage sur le territoire des Parties contractantes entre le point frontière et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau gratuit.

2. Conformément à l'article 7 point d) de la Directive, chaque Partie contractante peut étendre la perception du droit d'usage commun à d'autres routes.

3. Pour les véhicules immatriculés sur son territoire, chaque Partie contractante peut percevoir, conformément à l'article 7 point e) de la Directive, le droit d'usage pour l'ensemble de son réseau routier.

4. Le droit d'usage est acquitté pour un véhicule déterminé. Il n'est pas transférable d'un véhicule à un autre.

Article 4

Exemption du droit d'usage

1. Sont exemptés de droit d'usage visé à l'article 3, les véhicules appartenant aux forces armées, aux services de protection civile et d'intervention en cas de catastrophes, aux services de lutte contre les incendies et autres services de secours, aux services responsables du maintien de l'ordre public et aux services d'entretien et d'exploitation des routes.

2. Sur leur territoire respectif, les Parties contractantes peuvent exempter les véhicules énumérés à l'article 6 paragraphe 3, deuxième tiret de la Directive du droit d'usage visé à l'article 3.

3. Pour être exemptés du droit d'usage prévu au paragraphe 1 les véhicules doivent pouvoir être identifiés comme étant affectés à l'usage visé à ce paragraphe. Dans les cas du paragraphe 2 les Parties contractantes se communiquent l'une à l'autre ainsi qu'à la Commission des Communautés européennes les informations sur les véhicules pour lesquels ils ont octroyé des exemptions.

4. Dans le cas d'ensembles de véhicules, le véhicule à moteur est déterminant pour l'exemption du droit d'usage.

Artikel 5

Betalingsplichtige

De betalingsplichtige is degene die voor de duur van het gebruik van de in artikel 3 bedoelde wegen

1. beslist over het gebruik van het motorvoertuig,
2. het motorvoertuig bestuurt,
3. eigenaar of houder van het motorvoertuig is.

Meerdere betalingsplichtigen zijn hoofdelijk aansprakelijk.

Artikel 6

Heffing van het gebruiksrecht

De werkwijze inzake de heffing van het gebruiksrecht wordt op bestuursrechtelijk niveau geregeld in overleg tussen de Verdragsluitende Partijen, waarbij de Commissie van de Europese Gemeenschappen als waarnemer wordt betrokken overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van de richtlijn.

Artikel 7

Betalingstijdvak

1. Het gebruiksrecht kan worden betaald voor een tijdvak bestaande in kalenderdagen, weken, maanden of jaren; een jaar is het langste tijdvak waarvoor betaald kan worden.

2. Voor een tijdvak van een week of meer kan het gebruiksrecht, onverminderd het derde lid, worden berekend met ingang van iedere kalenderdag.

3. Verdragsluitende Partijen die voor binnen hun grondgebied geregistreerde voertuigen alleen jaarlijkse rechten heffen, kunnen als jaarlijks tijdvak het kalenderjaar vaststellen.

Artikel 8

Tarieven

1. Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten bedraagt voor één jaar voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen:	750 ECU,
2. met vier of meer assen:	1.250 ECU.

2. Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten bedraagt voor één maand voor voertuigen:

Article 5

Débiteur du droit d'usage

Le débiteur du droit d'usage est la personne qui, pendant la durée d'utilisation des routes visées à l'article 3,

1. décide de l'utilisation du véhicule à moteur,

2. conduit le véhicule à moteur,

3. est propriétaire ou détenteur du véhicule à moteur.

Plusieurs débiteurs sont tenus solidairement au paiement du droit d'usage.

Article 6

Perception du droit d'usage

Les modalités de la perception du droit d'usage sont réglées sur le plan administratif entre les Parties contractantes, la Commission des Communautés européennes y étant associée conformément à l'article 8 paragraphe 1 de la Directive.

Article 7

Période couverte par le droit d'usage

1. Le droit d'usage peut être acquitté pour une période définie en termes de jours calendrier, de semaines, de mois ou d'années; l'année est la période la plus longue pouvant être prévue.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3, pour une période égale ou supérieure à une semaine, le droit d'usage peut être acquitté pour prendre effet à chaque jour calendrier.

3. Les Parties contractantes qui, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, ne perçoivent qu'un droit d'usage annuel peuvent retenir l'année calendrier comme période annuelle.

Article 8

Taux du droit d'usage

1. Le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules

1. jusqu'à trois essieux	à 750 ECU.
2. à quatre essieux ou plus	à 1 250 ECU.

2. Le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules

1. met ten hoogste drie assen: 75 ECU,
2. met vier of meer assen: 125 ECU.

3. Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten bedraagt voor één week voor voertuigen:
1. met ten hoogste drie assen: 20 ECU,
2. met vier of meer assen: 33 ECU.

4. Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten voor een dag is gelijk voor beide voertuigklassen en bedraagt 6 ECU.

5. Voor voertuigen die in Griekenland geregistreerd staan, bedraagt het gebruiksrecht bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid gedurende een overgangsperiode tot en met 31 december 1997 de helft van de in die leden genoemde tarieven.
Voor voertuigen die in Ierland of Portugal geregistreerd staan, bedraagt het gebruiksrecht bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid gedurende een overgangsperiode tot en met 31 december 1996 de helft van de in die leden genoemde tarieven.

6. Verdragsluitende Partijen die voor binnen hun grondgebied geregistreerde voertuigen alleen jaarlijkse gebruiksrechten heffen, kunnen de vaststelling van de te betalen gebruiksrechten als bedoeld in het eerste lid baseren op de grootst mogelijke combinatie van voertuigen waarvan een motorvoertuig waarvoor betaling van het gebruiksrecht verplicht is, deel kan uitmaken.

7. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt de koers voor het omrekenen van de ECU in de verschillende nationale valuta vastgesteld overeenkomstig artikel 11 van de richtlijn.

Artikel 9

Bewijs van betaling van het gebruiksrecht

1. Er wordt een certificaat afgegeven als bewijs van betaling van het gebruiksrecht.

2. In het in het eerste lid bedoelde certificaat dienen te zijn vermeld:
1. datum en tijdstip van afgifte,
2. het tijdvak waarover het gebruiksrecht wordt betaald,
3. de klasse van het gebruiksrecht,
4. de hoogte van het gebruiksrecht,
5. het kenteken van het motorvoertuig alsook de nationaliteit.

3. De bestuurder van het voertuig dient het in het eerste lid bedoelde certificaat tijdens het gebruik van wegen waarvoor betaling van het gebruiksrecht verplicht is, met zich mee te voeren en op verzoek te tonen.

1. jusqu'à trois essieux à 75 ECU.
2. à quatre essieux ou plus à 125 ECU.

3. Le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules
1. jusqu'à trois essieux à 20 ECU.
2. à quatre essieux à 33 ECU.

4. Le droit d'usage journalier, y compris les frais administratifs, pour les deux catégories de véhicules, est fixé uniformément à 6 ECU.

5. Pour les véhicules immatriculés en Grèce, le droit d'usage mentionné aux paragraphes 1 à 4 est réduit à la moitié des montants prévus, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1997.

Pour les véhicules immatriculés en Irlande ou au Portugal, le droit d'usage mentionné aux paragraphes 1 à 4 est réduit à la moitié des montants prévus, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 decembre 1996.

6. Les Parties contractantes qui, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, ne perçoivent qu'un droit d'usage annuel, peuvent, lors de la fixation des taux du droit d'usage prévus au paragraphe 1, prendre comme base l'ensemble de véhicules le plus large dont pourra faire partie le véhicule moteur assujetti au droit d'usage.

7. Pour l'application du présent Accord, le taux de change de l'ECU dans les différentes monnaies nationales est fixé conformément à l'article 11 de la Directive.

Article 9

Attestation de l'acquittement du droit d'usage

1. Lors de l'acquittement du droit d'usage, une attestation est délivrée.

2. L'attestation visée au paragraphe 1 doit contenir:
1. La date et l'heure de délivrance;
2. la période pour laquelle le droit d'usage est acquitté;
3. la catégorie du droit d'usage;
4. le montant du droit d'usage;
5. le numéro d'immatriculation du véhicule à moteur ainsi que sa nationalité.

3. Le conducteur du véhicule doit être en possession de l'attestation visée au paragraphe 1 lorsqu'il emprunte des routes assujetties au droit d'usage et doit la présenter à toute réquisition.

Artikel 10

Terugbetaling bij niet-gebruik

1. Het gebruiksrecht wordt op verzoek terugbetaald indien het certificaat vóór het verstrijken van het betalingstijdvak wordt teruggegeven. Terugbetaling is uitgesloten indien het gebruiksrecht voor minder dan een jaar is betaald.

2. Het terug te betalen bedrag wordt berekend op basis van alleen het resterende aantal volledige maanden van het betalingstijdvak, en bestaat uit deelbedragen per maand ter hoogte van een twaalfde van het gebruiksrecht bedoeld in artikel 8, eerste lid. Voor de behandeling van het verzoek tot terugbetaling worden administratiekosten in rekening gebracht ad 25 ECU.

3. Verdragsluitende Partijen die alleen een jaarlijks gebruiksrecht heffen voor op hun grondgebied geregistreerde voertuigen, kunnen ten aanzien van deze voertuigen afzien van terugbetaling.

Artikel 11

Toezicht op de naleving

1. Elke Verdragsluitende Partij ziet op eigen verantwoordelijkheid toe op de naleving van de voorschriften inzake de betaling van het gebruiksrecht; zij wijst de voor het toezicht verantwoordelijke autoriteiten aan respectievelijk stelt deze in.

2. Zij deelt de overige Verdragsluitende Partijen alsmede de Commissie van de Europese Gemeenschappen de hiertoe door haar uitgevaardigde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften mede, en deelt hun ook mede welke autoriteiten en organisaties binnen haar onderscheiden grondgebied verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de voorschriften inzake de betaling van het gebruiksrecht.

3. De Verdragsluitende Partijen en de door hen aangewezen autoriteiten en organisaties werken ten behoeve van het toezicht samen.

Artikel 12

Sancties

De Verdragsluitende Partijen verzekeren dat niet-nakoming van de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht alsmede van de verplichting het certificaat met zich mee te voeren, wordt gestraft.

Article 10

Remboursement en cas de non-utilisation

1. Sur demande, le droit d'usage est remboursé lorsque l'attestation est restituée avant l'expiration de la période pour laquelle le droit d'usage a été payé. Le remboursement n'est pas autorisé lorsque le droit d'usage a été acquitté pour une période inférieure à un an.

2. Lors du calcul du montant à restituer, il sera uniquement tenu compte des mois complets restants de la période pour laquelle le droit d'usage a été acquitté, et ceci en tranches égales à 1/12ème du droit d'usage fixé conformément à l'article 8 paragraphe 1. Des frais administratifs de 25 ECU sont prélevés pour l'examen de la demande de remboursement.

3. Les Parties contractantes qui ne perçoivent que le droit d'usage annuel pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, peuvent renoncer au remboursement pour ces véhicules.

Article 11

Contrôle

1. Chaque Partie contractante contrôle, sous sa responsabilité, le respect de la réglementation portant sur le droit d'usage; elle désigne et institue les autorités compétentes pour ces contrôles.

2. Elle communique aux autres Parties contractantes et à la Commission des Communautés européennes les dispositions légales et administratives prises à cet effet, ainsi que les autorités et organismes compétents pour assurer le respect de la réglementation portant sur le droit d'usage sur son territoire.

3. Les Parties contractantes et les autorités et organismes qu'elles ont désignés collaborent en matière de contrôle.

Article 12

Sanctions

Les Parties contractantes prennent les dispositions pour que les infractions concernant le non-acquittement du droit d'usage ou la non-possession de l'attestation à bord du véhicule soient sanctionnées.

Artikel 13

Verdeling van inkomsten uit het gebruiksrecht

1. Inkomsten uit het gebruiksrecht die worden verworven binnen het grondgebied van een Verdragsluitende Partij waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, vallen toe aan deze Verdragsluitende Partij.

De inkomsten die afkomstig zijn van de vervoersondernemingen van de Verdragsluitende Partijen binnen wier grondgebied het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, worden tussen deze Verdragsluitende Partijen gecorrigeerd overeenkomstig het tweede lid.

Inkomsten uit het gebruiksrecht die afkomstig zijn van voertuigen die geregistreerd staan buiten het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, worden overeenkomstig het derde lid vastgesteld en tussen deze Verdragsluitende Partijen verdeeld.

2. Inkomsten uit het gebruiksrecht die afkomstig zijn van de vervoersondernemingen van de Verdragsluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, worden tussen twee Verdragsluitende Partijen gecorrigeerd op basis van de hoogte van het gebruiksrecht, het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per motorvoertuig en het aantal kilometers dat de vervoersondernemingen van de ene Verdragsluitende Partij in 1992 hebben afgelegd binnen het grondgebied van een andere Verdragsluitende Partij. De Verdragsluitende Partijen verstrekken elkaar hiertoe de vereiste statistische gegevens. Twee of meer Verdragsluitende Partijen kunnen besluiten af te zien van correctie van de inkomsten uit het gemeenschappelijk gebruiksrecht.

De correctie geschiedt aan de hand van de volgende formule:

C (D-E) = F, waarbij C = A/B

A = jaarlijks gebruiksrecht ad 1.250 ECU,
B = gemiddeld afgelegde afstand van 130.000 km per jaar,
C = hoogte van het gemeenschappelijk gebruiksrecht per afgelegde kilometer,
D = aantal kilometers afgelegd in Verdragsluitende Partij A door voertuigen uit Verdragsluitende Partij B,
E = aantal kilometers afgelegd in Verdragsluitende Partij B door voertuigen uit Verdragsluitende Partij A,
F = te corrigeren bedrag.

3. Ten behoeve van de verdeling stellen de Verdragsluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, eerst de hoogte vast van de aan hen betaalde gebruiksrechten voor voertuigen die geregistreerd staan buiten het grondgebied van deze Verdragsluitende

Article 13

Répartition du produit du droit d'usage

1. Le produit du droit d'usage perçu sur le territoire d'une Partie contractante où le droit d'usage commun est perçu, revient à cette dernière.

Le produit du droit d'usage provenant des transporteurs des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, sera corrigé conformément au paragraphe 2.

Le produit du droit d'usage provenant de véhicules immatriculés en dehors du territoire des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, est déterminé et réparti entre ces Parties contractantes conformément au paragraphe 3.

2. Le produit du droit d'usage provenant des transporteurs des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu est corrigé sur la base du taux du droit d'usage, du nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule et du nombre de kilomètres parcourus par les transporteurs d'une Partie contractante sur le territoire d'une autre Partie contractante en 1992. Les Parties contractantes se communiqueront les données statistiques nécessaires. Deux ou plusieurs Parties contractantes peuvent convenir de ne pas appliquer de correction au produit du droit d'usage commun.

La correction est effectuée sur la base de la formule suivante:

$C (D - E) = F$, où $C = A/B$.

A = droit d'usage annuel de 1 250 ECU;
B = kilométrage annuel moyen par véhicule de 130 000 km;
C = montant du droit d'usage commun par kilomètre parcouru;

D = nombre de kilomètres parcourus sur le territoire de la Partie contractante A par les véhicules de la Partie contractante B;
E = nombre de kilomètres parcourus sur le territoire de la Partie contractante B par les véhicules de la Partie contractante A;
F = montant auquel s'applique la correction.

3. En vue de la répartition du produit du droit d'usage perçu sur les véhicules immatriculés en dehors du territoire des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, les Parties contractantes déterminent le montant du produit qui leur a été versé. Ce calcul se fera à la fin

Partijen. De vaststelling geschiedt steeds aan het eind van het lopende kalenderjaar, voor het eerst op 31 december 1995, voor het afgelopen jaarlijkse betalingstijdvak. Zij doen hiervan binnen drie maanden een mededeling toekomen aan de andere Verdragsluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven.

Deze Verdragsluitende Partijen controleren gezamenlijk de opgestelde mededelingen en stellen gezamenlijk de juistheid ervan vast.

De aldus vastgestelde inkomsten uit het gebruiksrecht worden als volgt onder de Verdragsluitende Partijen verdeeld:

- het Koninkrijk België ontvangt 13% van deze inkomsten;
- het Koninkrijk Denemarken ontvangt 4% van deze inkomsten;
- de Bondsrepubliek Duitsland ontvangt 73% van deze inkomsten;
- het Groothertogdom Luxemburg ontvangt 1% van deze inkomsten;
- het Koninkrijk der Nederlanden ontvangt 9% van deze inkomsten.

Bij unaniem besluit van de Verdragsluitende Partijen kunnen deze percentages worden veranderd op basis van statistische gegevens waaruit blijkt in hoeverre de desbetreffende vervoersondernemingen gebruik hebben gemaakt van de infrastructuur van iedere Verdragsluitende Partij die het gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten toepast. In dat geval verstrekken de Verdragsluitende Partijen elkaar hiertoe de vereiste statistische gegevens.

4. De Verdragsluitende Partijen stellen de volgens de hierboven beschreven methoden berekende verrekeningsbedragen unaniem vast en voeren de verrekening uit binnen een maand na de vaststelling van de verrekeningsbedragen.

Artikel 14

Instelling van een coördinatiecommissie

1. Voor de uitvoering van de in dit Verdrag genoemde gemeenschappelijke werkzaamheden ten behoeve van de gemeenschappelijke heffing van het gebruiksrecht stellen de Verdragsluitende Partijen een coördinatiecommissie in. Deze heeft in het bijzonder de volgende taken:

1. de toepassing van de correctie- en verdeelsleutel overeenkomstig dit Verdrag;
2. het toezicht op en de afrekening van rechten die worden geïnd in staten waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht niet wordt geheven;
3. de coördinatie tussen de nationale toezichthoudende autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven.

2. De coördinatiecommissie stelt haar eigen reglement op, waarin de bijzonderheden worden geregeld van de werkwijze en de in dit Verdrag genoemde te nemen beslissingen.

de l'année calendrier en cours, et ce pour la première fois au 31 décembre 1995, pour la période annuelle de perception révolue. Les informations qui s'y rapportent sont transmises aux autres Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, endéans les trois mois.

Ces Parties contractantes procèdent, en commun, à la vérification de ces informations et établissent leur exactitude.

Le produit du droit d'usage ainsi déterminé est réparti de la façon suivante entre les Parties contractantes:

- le Royaume de Belgique obtient 13% de ce produit;
- le Royaume de Danemark obtient 4% de ce produit;
- la République fédérale d'Allemagne obtient 73% de ce produit;
- le Grand-Duché de Luxembourg obtient 1% de ce produit;
- le Royaume des Pays-Bas obtient 9% de ce produit.

Ces pourcentages peuvent être corrigés par décision unanime des Parties contractantes sur la base des statistiques reflétant l'utilisation qui est faite par les entreprises concernées de l'infrastructure de chaque Partie contractante participant au droit d'usage commun. Dans ce but, les Parties contractantes collaborent en se communiquant mutuellement les données statistiques nécessaires.

4. Les Parties contractantes établissent à l'unanimité les montants de compensation déterminés selon les méthodes décrites ci-avant et effectuent les paiements compensatoires dans le mois qui suit l'établissement des montants de compensation.

Article 14

Instauration d'un comité de coordination

1. Afin d'effectuer les travaux communs décrits dans le présent Accord aux fins de la perception d'un droit d'usage commun, les Parties contractantes créent un comité de coordination. Celui-ci assure notamment les fonctions suivantes:

1. application de la clé de correction et de répartition conformément aux dispositions du présent Accord;
2. contrôle et décompte de la distribution du droit d'usage dans les Etats qui ne prélèvent pas le droit d'usage commun;
3. coordination des organes nationaux de surveillance établis par les Parties contractantes qui prélèvent le droit d'usage commun.

2. Le comité de coordination adopte un réglement intérieur qui fixe les détails de la procédure et de la prise des décisions citées dans le présent Accord.

3. De coördinatiecommissie houdt ten minste eens per jaar zitting op uitnodiging van een Verdragsluitende Partij. Op verzoek van een Verdragsluitende Partij dient de coördinatiecommissie te worden bijeengeroepen.

4. De Commissie van de Europese Gemeenschappen wordt uitgenodigd bij alle zittingen van de coördinatiecommissie.

Artikel 15

Arbitrageprocedure

Ieder geschil dat tussen de Verdragsluitende Partijen ontstaat betreffende de uitlegging of toepassing van dit Verdrag en de hiertoe gemaakte aanvullende afspraken, en dat niet door rechtstreekse onderhandelingen binnen het kader van de coördinatiecommissie kan worden beslecht, wordt op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen overeenkomstig artikel 182 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voorgelegd aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 16

Toetreding

Iedere Lid-Staat van de Europese Unie kan tot dit Verdrag toetreden. De toetreding wordt geregeld in een Verdrag tussen die Staat en de Verdragsluitende Partijen.

Artikel 17

Afzien van heffing van het gebruiksrecht

1. Iedere Verdragsluitende Partij kan afzien van heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht of besluiten de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht binnen haar grondgebied te beëindigen. Zij kan echter geen nationaal aan een tijdvak gebonden gebruiksrecht invoeren, en voor 1 januari 1998 geen nationaal algemeen aan een afstand gebonden stelsel van gebruiksrechten invoeren.

2. Van beëindiging van heffing van het gebruiksrecht dient negen maanden van tevoren schriftelijk kennisgeving te worden gedaan aan de Depositaris. Met ingang van hetzelfde tijdstip kunnen andere Verdragsluitende Partijen de heffing van het gebruiksrecht eveneens beëindigen met een tot zes maanden bekorte kennisgevingstermijn.

3. In deze gevallen passen de Verdragsluitende Partijen op voorstel van de in artikel 14 beschreven coördinatiecommissie de in artikel 13, derde lid, genoemde verdeelsleutel aan. De aanneming van deze aanpassing geschiedt door middel van diplomatieke-notawisseling.

3. Le comité de coordination se réunit au moins une fois par an sur invitation d'une des Parties contractantes. Le comité doit être convoqué sur demande d'une Partie contractante.

4. La Commission des Communautés européennes sera invitée à participer à toutes les réunions du comité de coordination.

Article 15

Procédure d'arbitrage

Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et des arrangements complémentaires y afférents, qui ne peut être réglé par des négociations directes dans le cadre du comité de coordination, est réglé par la Cour de justice des Communautés européennes, conformément à l'article 182 du Traité instituant la Communauté européenne.

Article 16

Adhésion

Tout Etat membre de l'Union européenne peut adhérer au présent Accord. L'adhésion est réglée dans un accord à conclure entre cet Etat et les Parties contractantes.

Article 17

Renonciation à la perception du droit d'usage

1. Chaque Partie contractante peut renoncer à préveler le droit d'usage commun ou décider de cesser de le percevoir sur son territoire. Dans ce cas, elle ne peut introduire de droit d'usage national lié au temps d'utilisation ni introduire avant le 1er janvier 1998 un système général national de droit d'usage lié à la distance parcourue.

2. La cessation de la perception du droit d'usage commun doit être communiquée au dépositaire avec un préavis de neuf mois. A partir de cette date les autres Parties contractantes peuvent également cesser la perception du droit d'usage commun sous réserve d'un préavis réduit à six mois.

3. Dans ces cas, les Parties contractantes adaptent, sur proposition du comité de coordination visé à l'article 14, la clé de répartition fixée à l'article 13 paragraphe 3. L'approbation de cette adaptation se fait par échange de notes diplomatiques.

Artikel 18

Opzegging

1. Dit Verdrag kan voor het eerst per 31 december 1997 door middel van een aan de Depositaris gerichte schriftelijke verklaring worden opgezegd, met een opzegtermijn van negen maanden. Na dit tijdstip kan het Verdrag met inachtneming van bovengenoemde termijn aan het eind van ieder kalenderjaar worden opgezegd.

Indien een Verdragsluitende Partij gebruik maakt van haar opzeggingsrecht, dan kunnen de overige Verdragsluitende Partijen hunnerzijds het Verdrag opzeggen met inachtneming van een tot zes maanden bekorte opzegtermijn.

De Verdragsluitende Partij die gebruik maakt van haar opzeggingsrecht, mag geen nationaal tijdgebonden gebruiksrecht invoeren.

2. In geval van een opzegging overeenkomstig het eerste lid passen de overgebleven Verdragsluitende Partijen de in artikel 13, derde lid, genoemde verdeelsleutel aan. De aanneming van deze aanpassing geschiedt door middel van diplomatieke-notawisseling.

Artikel 19

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin alle Verdragsluitende Partijen de Commissie van de Europese Gemeenschappen langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de binnen hun staten geldende voorwaarden voor de inwerkingtreding van het Verdrag is voldaan.

2. De Depositaris doet de Regeringen van alle Verdragsluitende Partijen de in het eerste lid bedoelde mededelingen toekomen en deelt hun de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag mede.

3. Indien een of meer Verdragsluitende Partijen de in het eerste lid bedoelde mededeling niet voor 1 januari 1995 kunnen doen, kunnen de overige Verdragsluitende Partijen of zelfs slechts één van hen het onderhavige Verdrag vanaf die datum voorlopig toepassen.

Artikel 20

Geldigheidsduur

Dit Verdrag geldt tot 31 december 2019. Het kan worden verlengd indien twee of meer Verdragsluitende Partijen zulks overeenkomen.

Article 18

Dénonciation

1. Le présent Accord peut être dénoncé pour la première fois au 31 décembre 1997 par une déclaration écrite au dépositaire et sous réserve d'un préavis de neuf mois. Après cette date, il peut être dénoncé à la fin de chaque année civile sous réserve du préavis précité.

Au cas où une des Parties contractantes exerce son droit de dénonciation, les autres Parties contractantes peuvent dénoncer le présent Accord sous réserve d'un préavis réduit à six mois.

La Partie contractante, qui exerce son droit de dénonciation, ne peut introduire de droit d'usage national lié au temps d'utilisation.

2. Dans le cas d'une dénonciation conformément au paragraphe 1, les Parties contractantes adaptent la clé de répartition fixée à l'article 13 paragraphe 3. L'approbation de cette adaptation se fait par échange de notes diplomatiques.

Article 19

Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du mois suivant celui où toutes les Parties contractantes ont notifié à la Commission des Communautés européennes par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nationales nécessaires à l'entrée en vigueur sont remplies.

2. Le dépositaire transmet aux gouvernements de toutes les Parties contractantes les notifications visées au paragraphe 1 et leur communique la date de l'entrée en vigueur du présent Accord.

3. Dans le cas où une ou plusieurs Parties contractantes n'ont pu remettre la notification visées au paragraphe 1 avant le 1er janvier 1995, les autres Parties contractantes, ou même une d'entre-elles, peuvent appliquer le présent Accord à partir de cette date, à titre provisoire.

Article 20

Durée de validité

Le présent Accord est valable jusqu'au 31 décembre 2019. Deux Parties contractantes ou plus peuvent convenir de prolonger cette durée.

GEDAAN te Brussel op 9 februari 1994 in de Deense, de Duitse, de Franse en de Nederlandse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek, in één oorspronkelijk exemplaar, dat wordt nedergelegd en bewaard in het archief van de Commissie van de Europese Gemeenschappen; deze doet iedere Verdragsluitende Partij een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift toekomen.

Het Verdrag is op 9 februari 1994 ondertekend voor de volgende Staten:

België

de Bondsrepubliek Duitsland

Denemarken

Luxemburg[1])

het *Koninkrijk der Nederlanden*

---

[1]) Onder het volgende voorbehoud:
„Le Luxembourg se réserve le droit de ne pas percevoir de droit d'usage à charge des véhicules visés par l'accord qui, en transitant sans rupture de charge par son territoire sur les relations France – Belgique et Sarre – Belgique ainsi que vice-versa, sont contraints par la réglementation nationale d'emprunter le réseau autoroutier pour contourner la Ville de Luxembourg, sur les tronçons d'autoroute auxquels s'applique cette réglementation.".

FAIT à Bruxelles le 9 février 1994 en langues allemande, danoise, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé dans les archives de la Commission des Communautés européennes; celle-ci transmet à chaque Partie contractante une copie certifiée conforme.

Inhoud

Artikel 1:	Doel van het Verdrag
Artikel 2:	Begripsbepalingen
Artikel 3:	Verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht
Artikel 4:	Uitzonderingen op de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht (vrijstellingen)
Artikel 5:	Betalingsplichtige
Artikel 6:	Heffing van het gebruiksrecht
Artikel 7:	Betalingstijdvak
Artikel 8:	Tarieven
Artikel 9:	Bewijs van betaling van het gebruiksrecht
Artikel 10:	Terugbetaling bij niet-gebruik
Artikel 11:	Toezicht op de naleving
Artikel 12:	Sancties
Artikel 13:	Verdeling van de inkomsten uit het gebruiksrecht
Artikel 14:	Instelling van een coördinatiecommissie
Artikel 15:	Arbitrageprocedure
Artikel 16:	Toetreding
Artikel 17:	Afzien van heffing van het gebruiksrecht
Artikel 18:	Opzegging
Artikel 19:	Inwerkingtreding
Artikel 20:	Geldigheidsduur

Tableau synoptique

Article 1:	Objectif de l'accord
Article 2:	Définitions
Article 3:	Assujettissement au droit d'usage
Article 4:	Exemptions du droit d'usage
Article 5:	Débiteur du droit d'usage
Article 6:	Perception du droit d'usage
Article 7:	Période couverte par le droit d'usage
Article 8:	Taux du droit d'usage
Article 9:	Attestation de l'acquittement du droit d'usage
Article 10:	Remboursement en cas de non-utilisation
Article 11:	Contrôle
Article 12:	Sanctions
Article 13:	Répartition des recettes du droit d'usage
Article 14:	Instauration d'un comité de coordination
Article 15:	Procédure d'arbitrage
Article 16:	Adhésion
Article 17:	Renonciation à la perception du droit d'usage
Article 18:	Dénonciation
Article 19:	Entrée en vigueur
Article 20:	Durée de validité

D. PARLEMENT

Het Verdrag behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel 19, eerste lid, in werking treden op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin alle Verdragsluitende Partijen de Commissie van de Europese Gemeenschappen langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de binnen hun Staten geldende voorwaarden voor inwerkingtreding van het Verdrag is voldaan.

J. GEGEVENS

Verordening 93/89 van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende de toepassing van door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten, naar welke Verordening wordt verwezen in de preambule tot het onderhavige Verdrag, is geplaatst in Pb. EG nr. L 279 van 12 november 1993, blz. 32.

Van het op 7 februari 1992 te Maastricht tot stand gekomen Verdrag betreffende de Europese Unie, naar welke Unie onder meer wordt verwezen in artikel 3 van het onderhavige Verdrag, is de Nederlandse tekst geplaatst in *Trb.* 1992, 74. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1994, 28.

Uitgegeven de *eenentwintigste* april 1994.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. H. KOOIJMANS

417564F
ISSN 0920 - 2218
Sdu Uitgeverij Plantijnstraat
's-Gravenhage 1994