

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2004/52/EF

2009/EØS/39/29

av 29. april 2004

om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske
felleskap, særlig artikkel 7 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske
og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

1) I Rådets resolusjon av 17. juni 1997 om utnyttning
av telematikk innen veitransport, særlig med hensyn
til elektronisk avgiftsinnkreving⁽⁴⁾ ble Kommisjonen
og medlemsstatene oppfordret til å utvikle en
strategi for å skape konvergens mellom elektroniske
avgiftsinnkrevingssystemer for å oppnå

et egnet nivå for samvirkingsevne på europeisk plan.
Kommisjonsmeldingen om samvirkingsevne mellom
elektroniske avgiftsinnkrevingssystemer i Europa var
første fase i denne strategien.

2) De fleste medlemsstater som har innført elektroniske
bompengesystemer for å finansiere veiinfrastruktur
eller innkreve avgifter for bruk av veinettet (heretter
kalt «elektroniske bompengesystemer»), bruker
mikrobølgeteknologi over kort avstand og frekvenser
på rundt 5,8 GHz, men systemene er for tiden ikke
helt kompatible. Arbeidet til Den europeiske
standardiseringsorganisasjon (CEN) førte i januar 2003
til utarbeidingen av tekniske standarder som fremmer
kompatibilitet mellom mikrobølgebaserte elektroniske
bompengesystemer med frekvenser på 5,8 GHz, basert på
vedtaket om tekniske forstandere i 1997. Forstanderene
dekker imidlertid ikke alle de radiosamband over kort
avstand (DSRC) med frekvenser på 5,8 GHz som er
i drift i Fellesskapet, og omfatter to varianter som
ikke er helt kompatible. De er basert på modellen
med samtrafikk mellom åpne systemer, slik den er
definert for kommunikasjon mellom datasystemer av Den
internasjonale standardiseringsorganisasjon.

3) Utstyrprodusenter og infrastrukturforvaltere er
imidlertid blitt enige om å utvikle produkter med
samvirkingsevne basert på eksisterende DSRC-systemer
med frekvenser på 5,8 GHz innenfor Fellesskapet.
Utstyret som må gjøres tilgjengelig for brukerne, bør
derfor kunne kommunisere med de teknologier som skal
brukes bare i de nye elektroniske bompengesystemene
som skal innføres i Fellesskapet etter 1. januar
2007, det vil si satellittposisjoneringsteknologi,
mobilkommunikasjonsteknologi som benytter GSM-
GPRS-standarden, og 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi.

4) Det er viktig å fullføre standardiseringsarbeidet
så fort som mulig slik at det kan fastsettes tekniske
standarder som sikrer teknisk kompatibilitet mellom
elektroniske bompengesystemer basert på 5,8 GHz-
mikrobølgeteknologi, satellittposisjoneringsteknologi
samt mobilkommunikasjonsteknologi, for å unngå
ytterligere fragmentering av markedet.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 200 av 7.6.2004, s. 50,
er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om
endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til Den
europeiske unions tidende nr. 52, 19.10.2006, s. 22.

⁽¹⁾ EUT C 32 av 5.2.2004, s. 36.

⁽²⁾ EUT C 73 av 23.3.2004, s. 54.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 18. desember 2003 (ennå ikke offentliggjort i
EUT), Rådets felles holdning av 22. mars 2004 (EUT C 95 E av 20.4.2004,
s. 53) og Europaparlamentets holdning av 20. april 2004.

⁽⁴⁾ EFT C 194 av 25.6.1997, s. 5.

- 5) Det må skapes forutsetninger for en utbredt innføring av elektroniske bompengesystemer i medlemsstatene og nabostatene, og behovet øker for systemer med samvirkingsevne som er tilpasset den framtidige utviklingen i veiavgiftspolitikken på fellesskapsplan og den framtidige tekniske utvikling.
- 6) De elektroniske bompengesystemene bør ha samvirkingsevne og være basert på åpne og offentlige standarder som er tilgjengelige for alle systemleverandører uten forskjellsbehandling.
- 7) Når det skal innføres nye elektroniske bompengesystemer, bør tilstrekkelig utstyr gjøres tilgjengelig for å unngå forskjellsbehandling av de berørte foretakene.
- 8) Særlig på grunn av stor fleksibilitet og allsidighet kan den nye satellittposisjoneringsteknologien (GNSS) og mobilkommunikasjonsteknologien (GSM/GPRS) brukes i elektroniske bompengesystemer for å oppfylle de krav som følger av den nye veiavgiftspolitikken som planlegges på fellesskapsplan og i medlemsstatene. Teknologiene gjør det mulig å registrere hvor mange kilometer som kjøres i hver veikategori, uten at det kreves dyre investeringer i infrastruktur. De muliggjør også ytterligere nye sikkerhets- og opplysningstjenester for de reisende, for eksempel alarmer som utløses automatisk ved trafikkulykker og angir kjøretøyets posisjon, og opplysninger i sanntid om trafikkforhold, trafikk tetthet og reisetider. Med hensyn til satellittposisjonering skal Galileo-prosjektet, som ble lansert av Fellesskapet i 2002, fra og med 2008 levere opplysningstjenester som holder høyere kvalitet enn nåværende satellittnavigasjonssystemer, og som er optimale for tjenester innen veitelematikk. Forløperen EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) vil være driftsklar i 2004 og ha lignende egenskaper. De nyutviklede systemene vil imidlertid kunne skape usikkerhet om påliteligheten av kontroller og med hensyn til forebygging av bedrageri. På grunn av ovennevnte betydelige fordeler, bør satellittposisjoneringsteknologi og mobilkommunikasjonsteknologi likevel prinsipielt anbefales ved innføring av nye elektroniske bompengesystemer.
- 9) Mangfoldet av teknologier for elektroniske bompengesystemer som brukes eller planlegges brukt i årene som kommer (i hovedsak mikrobølger med frekvens på 5,8 GHz, satellittposisjonering og mobilkommunikasjon), og mangfoldet av medlemsstatenes og nabostatenes spesifikasjoner for de elektroniske bompengesystemene, kan hindre at det indre marked virker tilfredsstillende og at transportpolitiske mål nås.
- En slik situasjon kan føre til et mangfold av uforenlige og kostbare elektroniske enheter i førerhuset på tunge lastebiler, og til at førerne bruker enhetene feil og kanskje utilsiktet unngår å betale. Et slikt mangfold er uakseptabelt for brukere og kjøretøyprodusenter av kostnadmessige, sikkerhetsmessige og juridiske grunner.
- 10) Kunstige hindringer for det indre markeds virkemåte bør fjernes, og medlemsstatene og Fellesskapet bør få mulighet til å gjennomføre ulik veiavgiftspolitikker for alle typer kjøretøyer på lokalt, nasjonalt og internasjonalt plan. Utstyret i kjøretøyene bør gjøre det mulig å gjennomføre veiavgiftspolitikken i samsvar med prinsippet om likebehandling av borgerne i alle medlemsstater. Samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer på fellesskapsplan må derfor sikres så snart som mulig.
- 11) Førere har berettigede forventninger om veiinfrastruktur tjenester av bedre kvalitet, særlig med hensyn til sikkerhet, samt betydelig kortere køer ved bomstasjonene, særlig på dager med stor trafikk og på visse særlig trafikkerte steder på veinettet. Den europeiske elektroniske bompengtjenesten må utformes for å ta hensyn til dette. Videre bør det tas hensyn til at de planlagte teknologiene og enhetene, i den grad det er teknisk mulig, også skal kunne virke sammen med andre enheter i kjøretøyet, særlig elektroniske fartsskrivere og nødansropstjenester. Intermodale systemer bør ikke utelukkes på et senere tidspunkt.
- 12) Muligheten for adgang til andre, framtidige bruksområder utover avgiftsinnkreving bør sikres ved at det installeres egnet utstyr.
- 13) En europeisk elektronisk bompengtjeneste bør sikre samvirkingsevne med hensyn til teknologi, avtaler og prosedyrer, og innebære:
- a) én avtale mellom kundene og operatørene som tilbyr tjenesten, i samsvar med kontraktfestede regler som gir alle operatører og/eller utstedere mulighet til å levere tjenesten, som dekker hele infrastrukturnettet,
- b) tekniske standarder og krav som gjør det mulig for industrien å levere det utstyret som levering av tjenesten krever.

- 14) Samvirkingsevne med hensyn til avtaler kan medføre betydelige forenklinger for visse trafikanter samt vesentlige administrative besparelser for yrkestrafikanter.
- 15) Elektroniske bompengesystemer bidrar i vesentlig grad til lavere ulykkesrisiko og dermed økt trafikksikkerhet, til færre kontantbetalinger og kortere køer ved bomstasjonene, særlig på dager med stor trafikk. De reduserer dessuten de negative miljøvirkningene som følger av ventende og startende kjøretøyer og av kø, samt miljøvirkningene knyttet til etableringen av nye bomstasjoner eller utvidelsen av eksisterende bomstasjoner.
- 16) Hvitboken om europeisk transportpolitikk fram mot 2010 inneholder mål om sikkerhet og smidig trafikkavvikling. Intelligente transporttjenester og transportsystemer med samvirkingsevne er et viktig verktøy for å nå disse målene.
- 17) Innføringen av elektroniske bompengesystemer vil innebære behandling av personopplysninger. Behandlingen må gjennomføres etter fellesskapsregler, som fastsatt blant annet i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger⁽¹⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon⁽²⁾. Retten til vern av personopplysninger er uttrykkelig anerkjent ved artikkel 8 i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter.
- 18) Automatisk debitering av bompenger fra bankkonti eller kredittkort- eller debetkortkonti hvor som helst i eller utenfor Fellesskapet forutsetter et betalingsområde i Fellesskapet som er i drift og hvor det ikke forskjellsbehandles med hensyn til avgifter.
- 19) Alle elektroniske bompengesystemer som innføres i medlemsstatene, bør oppfylle følgende grunnleggende krav: Det bør være mulig å innlemme framtidige tekniske og systemmessige forbedringer og utviklinger direkte i systemet, uten at det krever kostbare utskiftninger av eldre modeller og metoder; kostnadene for yrkestrafikanter og private trafikanter bør være ubetydelige sammenlignet med de fordeler dette medfører for trafikantene og samfunnet som helhet; og gjennomføringen i alle medlemsstater bør skje uten noen form for forskjellsbehandling av innenlands trafikanter og trafikanter fra andre medlemsstater.
- 20) Ettersom målene for dette direktiv, særlig samvirkingsevne mellom elektroniske bompengesystemer i det indre marked og innføring av en europeisk elektronisk bompengetjeneste for hele det veinett i Fellesskapet som det kreves bompenger for, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene og derfor, på grunn av den europeiske dimensjon, bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 21) De berørte parter (som bompengeooperatører, infrastrukturforvaltere, elektronikk- og bilindustrien, brukerne) bør få delta i Kommisjonens samråd om tekniske spørsmål og kontraktspørsmål i forbindelse med innføring av den europeiske elektroniske bompengetjenesten. Når det er hensiktsmessig, bør Kommisjonen også kunne rådspørre ikke-statlige organisasjoner som arbeider med personvern, trafikksikkerhet og miljø.
- 22) For å kunne etablere den europeiske elektroniske bompengetjenesten må det først utarbeides retningslinjer som skal fastsettes av Komiteen for elektroniske bompengesystemer, nedsatt ved dette direktiv.
- 23) Dette direktiv påvirker ikke medlemsstatenes frihet til å fastsette regler for betaling for veiinfrastruktur og skattemessige saker.
- 24) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽³⁾ —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

1. I dette direktiv fastsettes de vilkår som er nødvendige for å sikre samvirkingsevne mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet. Direktivet får anvendelse på elektronisk innkreving av alle typer veiavgifter på hele veinettet i Fellesskapet, herunder veier i og mellom byer, motorveier, større og mindre veier samt ulike anlegg som tunneler, broer og ferger.

⁽¹⁾ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31. Direktivet endret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37.

⁽³⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

2. Dette direktiv får ikke anvendelse på:
- bompengesystemer hvor det ikke er mulighet for elektronisk innkreving,
 - elektroniske bompengesystemer som ikke krever montering av utstyr i kjøretøy,
 - små, rent lokale bompengesystemer der kostnadene for å oppfylle kravene i dette direktiv, ikke vil stå i et rimelig forhold til fordelene.
3. For å nå målet fastsatt i nr. 1 skal det opprettes en europeisk elektronisk bompengtjeneste. Tjenesten, som skal supplere medlemsstatenes nasjonale elektroniske bompengesystemer, skal sikre samvirkingsevne for brukerne i hele Fellesskapet mellom de elektroniske bompengesystemene som medlemsstatene allerede har innført, og de systemene som vil bli innført innenfor rammen av dette direktiv.

Artikkel 2

Tekniske løsninger

1. Alle nye elektroniske bompengesystemer som settes i drift fra og med 1. januar 2007, skal bruke en eller flere av følgende teknologier ved elektronisk innkreving av bompenger:
- satellittposisjonering,
 - mobilkommunikasjon som benytter GSM-GPRS-standarden (referanse GSM TS 03.60/23.060),
 - 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi.
2. Den europeiske elektroniske bompengtjenesten skal settes i drift i henhold til artikkel 3 nr. 1. Operatører skal stille kjøretøyutstyr til rådighet for interesserte brukere, og dette utstyret skal kunne anvendes i forbindelse med alle elektroniske bompengesystemer som er i drift i de medlemsstatene der teknologiene nevnt i nr. 1 anvendes, og i alle typer kjøretøyer i samsvar med tidsplanen fastsatt i artikkel 3 nr. 4. Utstyret må ha samvirkingsevne og kunne kommunisere med de systemene som er i drift i medlemsstatene som benytter en eller flere av teknologiene omhandlet i nr. 1. Nærmere bestemmelser om dette skal fastsettes av komiteen omhandlet i artikkel 5 nr. 1, herunder ordninger for å gjøre kjøretøyutstyr tilgjengelig for interesserte brukere.

3. Det anbefales at nye elektroniske bompengesystemer som tas i bruk etter vedtakelsen av dette direktiv, benytter satellittposisjonerings- og mobilkommunikasjonsteknologiene nevnt i nr. 1. Med hensyn til en eventuell omlegging av systemer som bruker andre teknologier, til systemer som bruker ovennevnte teknologier, skal Kommisjonen i samarbeid med komiteen nevnt i artikkel 5 nr. 1 utarbeide en rapport innen 31. desember 2009. Rapporten skal omfatte en undersøkelse av bruken av teknologiene nevnt i nr. 1, samt en nytte- og kostnadsanalyse. Ved behov skal Kommisjonen sammen med rapporten framlegge et forslag om en omleggingsstrategi for Europaparlamentet og Rådet.

4. Uten at det berører nr. 1 kan kjøretøyutstyr også være egnet for andre teknologier, forutsatt at det ikke medfører ytterligere byrder for brukerne eller forskjellsbehandling av dem. Ved behov kan kjøretøyutstyret også koples til kjøretøyets elektroniske fartsskriver.

5. Medlemsstater som har bompengesystemer, skal treffe de tiltak som er nødvendige for å øke bruken av elektroniske bompengesystemer. De skal bestrebe seg på å sikre at minst 50 % av trafikkstrømmen ved hver bomstasjon innen 1. januar 2007 kan bruke elektroniske bompengesystemer. Kjørefelt som brukes til elektronisk innkreving av bompenger, kan også brukes til andre former for innkreving av bompenger, dersom det tas behørig hensyn til sikkerheten.

6. Arbeidet som utføres i forbindelse med det europeiske elektroniske bompengesystemet for å oppnå samvirkingsevne mellom eksisterende bompengeteknologier, skal sikre at disse teknologiene og teknologiene som er nevnt i nr. 1, er kompatible og har samme grensesnitt, og tilsvarende for tilhørende utstyr.

7. Medlemsstatene skal sikre at den behandling av personopplysninger som er nødvendig i forbindelse med driften av den europeiske elektroniske bompengtjenesten, gjennomføres i samsvar med fellesskapsreglene som beskytter fysiske personers friheter og grunnleggende rettigheter, herunder privatlivet, og særlig at bestemmelsene i direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF overholdes.

Artikkel 3

Innføring av en europeisk elektronisk bompengtjeneste

1. Det skal innføres en europeisk elektronisk bompengtjeneste som omfatter alle de veinett i Fellesskapet der bompenger eller avgifter for bruk av veinettet innkreves elektronisk. Den elektroniske bompengtjenesten skal defineres gjennom kontraktfestede regler som gir alle operatører og/eller utstedere mulighet til å levere tjenesten, tekniske standarder og krav samt én abonnementsavtale mellom kundene og de operatører og/eller utstedere som leverer tjenesten. Avtalen skal gi tilgang til tjenesten på hele veinettet, og det skal være mulig å tegne abonnementet hos alle operatører i nettet og/eller hos utstederne.

2. Den europeiske elektroniske bompengtjenesten skal være uavhengig av medlemsstatenes prinsipielle beslutninger om å innkreve bompenger for bestemte kjøretøytyper, av avgiftsnivået og av hensikten med å innkreve avgiftene. Den skal utelukkende berøre innkrevingsmetoden for bompenger eller avgifter. Tjenesten skal gjøre det mulig å inngå avtaler uavhengig av kjøretøyets registreringssted, avtalepartenes nasjonalitet og området eller stedet i veinettet som bompengene gjelder for.

3. Systemet skal gjøre det mulig å utvikle intermodalitet uten å skape ulemper for andre transportformer.

4. De medlemsstater som har nasjonale systemer for elektronisk innkreving av bompenger, skal sikre at operatørene og/eller utstederne gir sine kunder tilgang til den europeiske elektroniske bompengtjenesten i samsvar med følgende tidsplan:

- a) for alle kjøretøyer som veier mer enn 3,5 tonn og for alle kjøretøyer som kan frakte mer enn ni passasjerer (fører + 8), senest tre år etter at det er gjort vedtak om utformingen av den europeiske elektroniske bompengtjenesten som omhandlet i artikkel 4 nr. 4,
- b) for alle andre kjøretøytyper, senest fem år etter at det er gjort vedtak om utformingen av den europeiske elektroniske bompengtjenesten som omhandlet i artikkel 4 nr. 4.

Artikkel 4

Beskrivelse av den europeiske elektroniske bompengtjenesten

1. Den europeiske elektroniske bompengtjenesten skal bygge på de punkter som er oppført i vedlegget til dette direktiv.
2. Ved behov kan vedlegget av tekniske årsaker endres etter framgangsmåten i artikkel 5 nr. 2.
3. Den europeiske elektroniske bompengtjenesten skal bygge på de tekniske løsningene som er omhandlet i artikkel 2, med spesifikasjoner som skal være offentlig tilgjengelig.
4. Vedtak om utformingen av den europeiske elektroniske bompengtjenesten skal gjøres av Kommisjonen innen 1. juli 2006 etter framgangsmåten i artikkel 5 nr. 2. Vedtakene skal gjøres bare dersom alle forhold, vurdert på grunnlag av passende undersøkelser, ligger til rette for å sikre samvirkingsevne på alle plan, herunder teknisk, juridisk og handelsmessig.

5. Dersom vedtakene omhandlet i nr. 4, ikke er gjort innen 1. juli 2006, skal Kommisjonen fastsette en ny frist etter framgangsmåten i artikkel 5 nr. 2.

6. Tekniske vedtak om gjennomføring av den europeiske elektroniske bompengtjenesten skal gjøres av Kommisjonen etter framgangsmåten i artikkel 5 nr. 2.

7. Etter framgangsmåten fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter⁽¹⁾ skal Kommisjonen anmode relevante standardiseringsorganisasjoner, særlig CEN, om raskt å tilrettelegge for vedtakelsen av tekniske standarder for elektroniske bompengesystemer med hensyn til teknologiene oppført i artikkel 2 nr. 1.

8. Utstyret til den europeiske elektroniske bompengtjenesten skal overholde særlig kravene i europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/5/EF av 9. mars 1999 om radioutstyr og teleterminalutstyr og gjensidig godkjenning av utstyrets samsvar⁽²⁾ og rådsdirektiv 89/336/EØF av 3. mai 1989 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet⁽³⁾.

Artikkel 5

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av en komité for elektroniske bompenger (heretter kalt «Komiteen»).
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

⁽¹⁾ EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37. Direktivet sist endret ved tiltredsaksen av 2003.

⁽²⁾ EFT L 91 av 7.4.1999, s. 10. Direktivet endret ved forordning (EF) nr. 1882/2003.

⁽³⁾ EFT L 139 av 23.5.1989, s. 19. Direktivet sist endret ved direktiv 93/68/EØF (EFT L 220 av 30.8.1993, s. 1).

3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

Artikkel 6

Gjennomføring

Medlemsstatene skal innen 20. november 2005 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene og en sammenligningstabell som viser sammenhengen mellom disse bestemmelsene og bestemmelsene i dette direktiv.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til

direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

Artikkel 7

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 8

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 29. april 2004.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

M. McDOWELL

Formann

VEDLEGG

Saker som må inngå i utformingen og gjennomføringen av den europeiske elektroniske bompengetjenesten

Sakene nedenfor er vesentlige for utformingen og gjennomføringen av den europeiske elektroniske bompengetjenesten som innføres ved dette direktiv. Det skilles mellom tekniske, prosedyremessige og juridiske saker:

Tekniske saker:

- a) Driftsprosedyrer for tjenesten: tegning av abonnement, bruksanvisning, installering og fastmontering av utstyr i kjøretøyer, behandling av transaksjoner ved bomstasjoner eller løpende avgifter, prosedyrer for gjenfinning av transaksjonsopplysninger ved funksjonssvikt eller driftsstans av utstyret, kontrollsystemer, fakturering og innkreving av skyldige beløp, kundeservice, kundestøtte, fastsettelse av servicenivået overfor kunder; ved opprettelsen av driftsprosedyrer skal det tas hensyn til prosedyrer som allerede finnes i medlemsstatene.
- b) Funksjonsspesifikasjoner for tjenesten: beskrivelse av funksjonene til utstyr i kjøretøy og utstyr på bakken.
- c) Tekniske spesifikasjoner for utstyr på bakken og utstyr i kjøretøy som understøtter tjenesten, samt de standarder, framgangsmåter for sertifisering og begrensninger som skal overholdes.
- d) Igangsetting og oppfølging av arbeidet i relevante standardiseringsorganisasjoner, og eventuelle tekniske tillegg til iverksatte standarder eller førstandarder, med tanke på å sikre samvirkingsevne.
- e) Spesifikasjoner for installering av kjøretøyutstyr.
- f) Transaksjonsmodeller: Nøyaktig fastsettelse av transaksjonsalgoritmene for de ulike bompengetypene (faste bomstasjoner eller løpende avgifter) og fastsettelse av hvilke data som skal utveksles mellom kjøretøyutstyret og utstyret på bakken, og av dataformater.
- g) Ordninger som sørger for at det finnes tilstrekkelig kjøretøyutstyr til å møte etterspørselen fra alle interesserte brukere.

Prosedyremessige saker:

- h) Prosedyrer for kontroll av den tekniske ytelsen til kjøretøyutstyret og utstyret langs veien, samt av hvordan utstyret er installert i kjøretøyene.
- i) Parametre for klassifisering av kjøretøyer: validering av en fellesskapsliste over tekniske parametre som hver medlemsstat skal bruke for å velge ut hvilke parametre de ønsker å legge til grunn for avgiftspolitikken. Parametrene skal representere kjøretøyets fysiske egenskaper, motoregenskaper og miljøegenskaper. Medlemsstatene skal fastsette kjøretøyklasser på grunnlag av disse parametrene.
- j) Innføring av prosedyrer for håndtering av særlige tilfeller, for eksempel enhver form for funksjonssvikt. Dette gjelder særlig tilfeller der bompengeloperatøren og kunden ikke er fra samme stat.

Juridiske saker:

- k) Validering av de valgte tekniske løsningenes samsvar med fellesskapsreglene som beskytter fysiske personers friheter og grunnleggende rettigheter, herunder privatlivet. Særlig vil det bli nødvendig å sikre samsvar med direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF.
 - l) Fastsettelse av felles regler og minstekrav som ikke forskjellsbehandler, som mulige tjenesteleverandører bør respektere når de leverer tjenesten.
 - m) Vurdering av muligheten for å harmonisere håndhevingsbestemmelsene i forbindelse med elektroniske bompenger.
 - n) Programmerklæring mellom bompengeloperatører som gjør det mulig å gjennomføre den europeiske elektroniske bompengetjenesten, herunder prosedyrer for konfliktløsning.
-