



Bruxelles, den 31.5.2017  
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (omarbejdning)**

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 191 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### • Forslagets begrundelse og formål

Elektroniske bompengesystemer er blevet taget i brug på nationalt, regionalt eller lokalt niveau i 20 medlemsstater, og antallet af systemer vokser konstant. Langt størsteparten heraf pålægger trafikanterne at installere særligt udstyr ("on-board units" – OBU'er) i deres køretøjer. Et fåtal tilbyder interoperabilitet på tværs af landegrænserne, men for de flestes vedkommende er dette ikke tilfældet. Dette medfører omkostninger og byrder for trafikanterne, der skal udstyre deres køretøjer med flere OBU'er for at kunne køre uhindret i forskellige lande. Omkostningerne anslås til 334 mio. EUR om året i øjeblikket og forventes at falde til lige under 300 mio. EUR om året senest i 2025 (uden nye tiltag på EU-plan).

Den manglende interoperabilitet på tværs af landegrænser indebærer ligeledes omkostninger for myndighederne, som skal anskaffe og servicere redundante OBU'er, der fungerer på nationalt plan, men ikke kan anvendes i udlandet. For blot et enkelt nationalt system, hvor køretøjers positioner bestemmes ved hjælp af satellitbaseret positionsbestemmelse<sup>1</sup>, beløber engangsomkostningerne ved indkøb af OBU'er sig til 120 mio. EUR, og serviceomkostningerne beløber sig til 14,5 mio. EUR om året.

For at tage højde for disse problemer blev et direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer vedtaget i 2004.<sup>2</sup> Ifølge Kommissionens beslutning fra 2009, hvori det blev fastsat, hvordan interoperabilitet bør opnås i praksis<sup>3</sup>, skulle specialiserede "europæiske bompengetjenester" (EETS) tilbyde trafikanterne OBU'ere, der er kompatible med alle elektroniske bompengesystemer i EU.

Målsætningerne i lovgivningen er dog i vid udstrækning endnu ikke opfyldt. Et vist mål af interoperabilitet på tværs af landegrænser er opnået, men i Kroatien, Tjekkiet, Tyskland, Grækenland, Ungarn,<sup>4</sup> Irland,<sup>5</sup> Italien, Polen, Slovakiet, Slovenien og Det Forenede Kongerige kan der stadig kun benyttes nationale OBU'er til at betale bompenge.

Dette skyldes to hovedårsager:

- EETS-udbydere står over for betydelige hindringer for markedsadgang som f.eks.:
  - forskelsbehandling fra myndighedernes side (bl.a. beskyttelse af etablerede virksomheder)
  - langvarige og skiftende godkendelsesprocedurer og
  - specifikke tekniske forhold i lokale systemer, som ikke er i overensstemmelse med de etablerede standarder.

---

<sup>1</sup> Systemer af den art er for indeværende taget i brug i Belgien, Tyskland, Ungarn og Slovakiet, men andre medlemsstater (pt. Bulgarien og Sverige) overvejer at indføre lignende systemer.

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124).

<sup>3</sup> Kommissionens beslutning 2009/750/EF af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengetjeneste og de tilhørende tekniske løsninger (EUT L 268 af 13.10.2009, s. 11).

<sup>4</sup> I det ungarske bompengesystem kan forskellige OBU'er anvendes, men de er næsten alle nationale. Det er endnu ikke muligt at benytte EETS OBU'er.

<sup>5</sup> I Irland findes der mange udbydere af OBU'er, men de er alle nationale. Der tilbydes endnu ikke interoperabilitet på tværs af landegrænser.

I den nuværende lovgivning fastsættes der ikke tilstrækkeligt klare forpligtelser for bompenggeopkrævere (som forvalter bompenggeordningerne) og medlemsstaterne i deres forhold til EETS-udbydere, hvilket har åbnet mulighed for at opretholde hindringerne uden at tilsidesætte EU-retten. Det er derfor vigtigt at specificere disse forpligtelser udførligt, således at EETS-tjenester kan udvikles i takt med de nationale tjenester.

- EETS-lovgivningen har pålagt EETS-udbydere uforholdsmæssigt strenge krav såsom:
  - en forpligtelse til at udbyde deres tjenester i alle medlemsstater inden 24 måneder efter, at de er registreret officielt. Dette har angiveligt i længere tid afskrækket potentielle udbydere fra at lade sig registrere, fordi de frygtede, at registreringen i deres etableringsmedlemsstat ville blive ophævet, hvis det ikke lykkedes dem at dække alle EETS-områder i tide, og
  - en forpligtelse til at betjene markedet for lette køretøjer med dyre satellitbaserede OBU'er (skønt ingen elektroniske bompengesystemer for lette køretøjer på nuværende tidspunkt bruger satellitbaseret positionsbestemmelse). Dette gør det umuligt for EETS-udbydere at tilbyde en konkurrencedygtig tjeneste til ejere af lette køretøjer. Satellitbaserede OBU'er stadig er dyrere end de simple mikrobølgebaserede OBU'er, som nationale bompengetjenesteudbydere benytter, og deres supplerende funktionaliteter og datakraft er redundant i relation til lette køretøjers bompengebetaling. Så længe satellitbaserede OBU'er er så dyre, er det væsentligt at indføre en periode, hvori et EETS-marked for lette køretøjer kan etableres ved at lade EETS-udbydere udstyre deres kunder med simple OBU'er, som er kompatible med eksisterende bompenggeordninger.

Et andet problem vedrører vanskelighederne ved at håndhæve bompenggebetalinger fra ejere af køretøjer, som er registreret i en anden medlemsstat. En medlemsstat, som afslører en manglende bompengebetaling via automatiske kontrolanordninger, kan ikke identificere lovovertræderen på grundlag af nummerpladen, når køretøjet er registreret i udlandet. Der findes intet retsgrundlag på EU-plan for at udveksle data om køretøjsregistrering mellem medlemsstaterne med henblik på at håndhæve bompenggebetalinger. Det deraf følgende indtægtstab for nationale, regionale og lokale bompenggeordninger beløber sig til ca. 300 mio. EUR om året.

Det er vigtigt at overvåge udviklingen af nye tjenester og applikationer og herunder især vedrørende kooperativ intelligent trafikbetjening (ITS) for på et tidligt stadie at drage fordel af deres potentiale for synergier med elektronisk bompengebetaling. Det er også vigtigt, at der åbnes mulighed for at udbyde merværditjenester via samme teknologiske platform (køretøjsudstyr) som det, der benyttes til opkrævning af bompengge.

Dette forslag indgår i programmet for kvalitetskontrol af den eksisterende EU-lovgivning (Refit), som målrettet tilsigter at mindske den administrative byrde for virksomheder.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette initiativ er en omarbejdning af en eksisterende retsakt (direktiv 2004/52/EF). Det tilsigtes at tage højde for mangler i den eksisterende lovgivning og effektivisere målopfølgelsen. Det foreslås endvidere, at direktivet mere præcist bør afspejle de forskellige

kategorier af EETS-markedsaktørers roller, som for indeværende alene er fastlagt i afgørelse 2009/750/EF.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Ved at forbedre rammebetingelserne på markedet for elektronisk opkrævning af bompunge vil initiativet medvirke til at fuldende det indre marked og det digitale indre marked. Ved at lette ibrugtagningen og anvendelsen af elektroniske bompungebetalinger vil det desuden lette udbredelsen af "brugeren betaler"- og "forurenere betaler"-princippet og dermed bidrage til at opfylde energiunionens mål. Det vil navnlig øge virkningen af forslaget om at revidere direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer<sup>6</sup>, som forelægges sideløbende med dette initiativ, og gøre det mere effektivt.

Endelig indeholder initiativet et forslag til relevante retsregler for udveksling af data om køretøjsregistrering med henblik på at håndhæve bompungebetalinger. Dette vil bidrage til at opfylde målene vedrørende retfærdighed og grundlæggende rettigheder. På et mere operationelt niveau hænger de relevante bestemmelser sammen med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.<sup>7</sup> De relevante bestemmelser respekterer også den gældende lovgivning om beskyttelse af personoplysninger.

## 2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er i lighed med det nugældende direktiv (2004/52/EF) artikel 91 i traktaten.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

En utilfredsstillende tilrettelæggelse af markedet for elektronisk opkrævning af bompunge i medlemsstat A vil have en negativ indflydelse på trafikanter, der er registreret i medlemsstat B, og omvendt. De enkelte medlemsstater har intet incitament til at ændre situationen, medmindre EU-borgernes og virksomhedernes interesser tages i betragtning. Dette kan alene opnås med en indsats på EU-niveau.

Hvad angår håndhævelsen af bompungebetalinger på tværs af landegrænser har en rent mellemstatslig tilgang vist sine begrænsninger, idet der kun er undertegnet få bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne. Det er alene EU, som kan iværksætte et effektivt system, hvormed oplysninger om trafikanter, der ikke betaler bompunge, udveksles på tværs af alle medlemsstater.

- **Proportionalitetsprincippet**

De nye elementer (sammenholdt med direktiv 2004/52/EF) er opstillet efter en gennemgribende forudgående screening af den samlede liste over politiske foranstaltninger,

---

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

<sup>7</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9).

der er foreslået af de interesserede parter under den offentlige høring. Proportionalitet udgjorde et af de væsentligste evalueringskriterier. Knap så proportionale foranstaltninger, og navnlig en streng harmonisering af elektroniske bompengesystemer i EU, blev analyseret i konsekvensanalysen og forkastet.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Med initiativet ændres bestemmelserne i direktiv 2004/52/EF indholdsmæssigt, og der tilføjes mange nye bestemmelser. Af klarhedshensyn tager forslaget derfor form af en ny og omarbejdet udgave af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv.

### **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

En efterfølgende evaluering af direktiv 2004/52/EF og beslutning 2009/750/EF, der blev fastlagt i et fælles arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene<sup>8</sup>, udmøntede sig i følgende konklusioner:

- Lovgivningen har ikke opfyldt hovedparten af målsætningerne: for bompungeopkrævere er omkostningerne ved den elektroniske bompengesystemer næsten ikke faldet, og der findes stadig ingen EETS for trafikanter
- der er kun gjort begrænsede fremskridt angående elektroniske bompungebetalings interoperabilitet, og OBU'er er med få undtagelser ikke blevet integreret med andre anordninger. Interoperabilitet forefindes hovedsageligt på nationalt plan hvis overhovedet; der er kun indgået et fåtal af begrænsede aftaler på tværs af landegrænser. Den relative mangel på interoperabilitet på tværs af landegrænser skyldes dels den konkurrencebegrænsende struktur på mange nationale markeder, hvor myndighederne indrømmer en privilegeret stilling på markedet til en enkelt operatør af et bompengesystem, dels hindringer som følge af selve EETS-lovgivningen (især det forhold, at EETS-udbydere skal kunne tilbyde deres tjenester i hele EU inden for 24 måneder). Interoperabilitet på tværs af landegrænserne er kostbar og vanskeligt at opnå på grund af betydelige forskelle på, hvordan de tre teknologier, som EETS-lovgivningen åbner mulighed for at benytte, anvendes i de individuelle nationale bompungeordninger. Et andet problem er manglen på effektive foranstaltninger til at inddrive bompungebetaling for køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat.
- Med hensyn til anvendelsesområdet er lovgivningen kun delvist relevant, idet det anses for uforholdsmæssigt at pålægge alle EETS-udbydere at dække alle typer køretøjer og alle betalingsområder i Europa. Virkningen ville øges, hvis udbyderne frit kunne imødekomme deres kunders behov snarere end at være forpligtet til at pålægge dem en altomfattende, men dyr og unødvendig tjeneste.
- Lovgivningen kunne skabe en høj EU-merværdi, fordi frivillige samarbejdsaftaler mellem medlemsstaterne ikke har bidraget til en mærkbar EETS-dækning af det indre marked. Under alle omstændigheder er dette potentiale kun blevet opfyldt i meget begrænset omfang, fordi der kun er indgået et fåtal af frivillige samarbejdsaftaler.

<sup>8</sup>

Insert reference when published

- I direktivet henvises til ikke nærmere definerede "operatører" som de enheder, der er ansvarlige for at levere EETS, hvorimod der i beslutningen henvises til veldefinerede "EETS-udbydere". Der er derfor ikke fuld overensstemmelse mellem de to retsakter.

Resultaterne af den efterfølgende evaluering indgik direkte i bestræbelserne på at afdække de problemer, der søges løst med nærværende direktiv.

- **Høringer af interesserede parter**

I forbindelse med forberedelsen af den efterfølgende evaluering og konsekvensanalysen udførte Kommissionen fem vigtige høringsaktiviteter:

- 1) En offentlig høring på grundlag af et onlinespørgeskema

Høringen foregik mellem 8. juli og 2. oktober 2016 (12 uger). Spørgeskemaet indeholdt primært spørgsmål af relevans for den brede offentlighed, som fik lejlighed til at udtrykke sine synspunkter angående elektronisk bompengebetaling uden at berøre tekniske detaljer. Respondenterne fik dog mulighed for at redegøre nærmere for deres synspunkter som svar på adskillige åbne spørgsmål og uploade oplæg og andre dokumenter.

Kommissionens sigte med høringen var at afdække den brede offentligheds holdning til de overordnede politiske valgmuligheder (både i den gældende lovgivning og i forbindelse med revisionen af lovgivningen). Det forholdsvis lave antal besvarelser giver anledning til at betvivle deres repræsentativitet, men de tilkendegav klar opbakning til alle overordnede politiske valg i det foreliggende forslag.

- 2) En indkaldelse af skriftlige bidrag blev omtalt offentligt for alle interesserede parter.

De interesserede parter fik lejlighed til at indsende bidrag, som blev inddraget i den efterfølgende evaluering og konsekvensanalysen. Der blev i alt modtaget 22 relevante bidrag: ni fra bompengesystem- og motorvejsoperatører, ni fra transportvirksomheder og fire fra offentlige myndigheder.

- 3) En begrænset høring af professionelle interesserede parter om spørgsmål vedrørende tilrettelæggelsen af den efterfølgende evaluering

Den målrettede høring af interesserede parter blev iværksat den 26. juni 2015 og var åben for indlæg indtil den 1. september 2015 (10 uger). Hovedformålet var at indsamle oplysninger og data for at udfylde hullerne i Kommissionens viden med henblik på forberedelsen af den efterfølgende evaluering.

Fire særskilte spørgeskemaer til forskellige EETS-interessentgrupper frembragte i alt 22 svar. I lyset af det relativt lave antal store interesserede parter og det forhold, at sektoren er velorganiseret, forekommer det rimeligt at antage, at disse er meget repræsentative.

Bidragenes kvalitet var blandet, men ca. halvdelen af besvarelserne indeholdt konkrete data og omfattende oplysninger, som Kommissionen inddrog i sit arbejdsdokument. Den anden halvdel indeholdt primært udtalelser og standpunkter, som lettede Kommissionens forståelse af de interesserede parters holdninger til, hvorvidt den gældende lovgivning er effektiv og virkningsfuld.

- 4) En begrænset høring af professionelle interesserede parter om spørgsmål vedrørende det kommende forslag om revision af EETS-lovrammen.

Denne målrettede høring af de interesserede parter med henblik på konsekvensanalysen om revisionen af EETS-retsreglerne blev iværksat den 5. oktober 2016 og var åben for indlæg indtil den 13. november 2016 (seks uger).

Hovedformålet var at indsamle oplysninger og data for at udfylde hullerne i Kommissionens viden med henblik på at forberede den del af konsekvensanalysen, der vedrører problemformuleringen, men også at afdække de interesserede parters holdning til de politiske løsningsmodeller og de mulige foranstaltninger, som Kommissionen kan foreslå.

Der blev i alt modtaget 35 spørgeskemabesvarelser, dvs. betydeligt flere end i den tilsvarende høring med henblik på den efterfølgende evaluering. En række fremragende bidrag indeholdt en dybdegående analyse af problemerne med statistikker og andre oplysninger samt anbefalinger til konkrete politiske løsninger. Disse besvarelser bidrog betragteligt til at styrke evidensgrundlaget for konsekvensanalysen og opstille potentielle politiske foranstaltninger.

#### 5) Reaktionen på køreplanen for evalueringen og den indledende konsekvensanalyse.

De interesserede parter fik lejlighed til at reagere på den offentliggjorte køreplan for evalueringen og den indledende konsekvensanalyse. Imidlertid gjorde ingen brug af denne mulighed.

#### • **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Eksterne eksperter fik til opgave at støtte Kommissionen i forbindelse med udarbejdelsen af konsekvensanalysen. En ledsagende undersøgelse blev udarbejdet af Ricardo.<sup>9</sup> Konsekvensanalysen byggede også på resultaterne af to tidligere undersøgelser, der er udarbejdet til Kommissionen inden for rammerne af den efterfølgende evaluering: "State of the art of electronic tolling"<sup>10</sup> og "Expert review of the EETS legislative acts".<sup>11</sup>

#### • **Konsekvensanalyse**

Initiativet underbygges af en konsekvensanalyse, som i første omgang fik en negativ udtalelse fra Udvalget for Forskriftskontrol. Udvalget for Forskriftskontrol mente, at der i rapporten ikke udtrykkeligt klart blev fastlagt en målsætning om fuld interoperabilitet mellem de elektroniske bompengesystemer i EU og ikke redegjort for, hvordan løsningsmodellerne ville bidrage til interoperabilitet. Løsningsmodellerne viste ikke tilstrækkelig tydeligt de reelle kompromisser og valg for beslutningstagerne, og rapporten afspejlede ikke i tilstrækkelig grad de interesserede parters og medlemsstaternes synspunkter.

Der blev foretaget følgende ændringer af analysen for at efterkomme henstillingerne fra Udvalget for Forskriftskontrol:

- Den generelle målsætning blev revideret for at forklare, at initiativet sigter mod at skabe alle trafikanter adgang til det niveau af interoperable bompengtjenester, der svarer til vedkommendes behov og krav, hvilket omfatter muligheden for fuld interoperabilitet; endvidere blev der tilføjet tekst under første specifikke målsætning for at forklare, at sidstenævnte ikke blot er forenelig med målsætningen om at opnå tre niveauer af interoperabilitet (teknisk, proceduremæssig og aftalemæssig), men også omfatter målet om at fremme indførelsen af en konkurrencedygtig struktur på EETS-markedet.

<sup>9</sup> [Insert link when published.](#)

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road\\_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf)

<sup>11</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>

- To nye afsnit, 5.1 og 5.2, beskriver resultaterne af den forudgående screening af den fulde liste over politiske foranstaltninger, der er blevet drøftet med de interesserede parter i forbindelse med den offentlige høring; endvidere blev en af løsningsmodellerne ændret fra en ren harmoniseringsmodel til en løsningsmodel, der også omfatter markedsforanstaltninger.

- De interesserede parter synspunkter, med et tydeligt fokus på medlemsstaterne, blev nøje gennemgået i afsnit 5.1 og 5.2.

Med den ændrede version af konsekvensanalysen afgav Udvalget for Forskriftskontrol en favorabel udtalelse med visse forbehold. Forbeholdene, som kom til udtryk i Udvalget for Forskriftskontrol, vedrørte tre hovedaspekter:

- Udvalget for Forskriftskontrol var af den opfattelse, at konsekvensanalysen ikke afdækkede de centrale foranstaltninger, der er afgørende for at opnå de tilsigtede resultater, og at den ikke vurderede disses indbyrdes afhængighed.

- Udvalget for Forskriftskontrol tilkendegav også, at rapporten stadig ikke redegjorde tydeligt for, hvordan det foreslåede sæt af foranstaltninger ville bidrage til den tilsigtede grad af interoperabilitet i EU, og hvilke risici der ville være forbundet med den foretrukne løsningsmodel.

Endelig påpegede Udvalget for Forskriftskontrol, at rapporten ikke gjorde rede for, hvorfor der ikke er overvejet mellemløsninger mellem den mest virkningsfulde og den mest omkostningseffektive.

Følgende blev tilføjet for at tage højde for forbeholdene:

- i tabel 9 redegøres der udførligt for, hvilke foranstaltninger der er afgørende, og hvilke der ikke er, og for den indbyrdes afhængighed mellem foranstaltninger
- en ny tabel 19 viser, hvor effektivt det grundlæggende mål opfyldes, og risiciene for, at løsningsmodel 2 ikke reelt sikrer målopfyldelsen, og
- ny tekst i afsnit 5.1.4 og 5.4 for at gøre rede for, hvorfor der ikke er overvejet mellemløsninger mellem den mest virkningsfulde og den mest omkostningseffektive.

Konsekvensanalysen undersøgte følgende tre overordnede politiske løsningsmodeller:

1. der tages højde for visse problemer ved hjælp af selvregulering og for andre ved hjælp af lovgivning
2. der tages højde for alle problemer ved hjælp af lovgivning, idet den "markedsbaserede" tilgang i beslutning 2009/750/EF opretholdes, og
3. der tages højde for visse problemer ved hjælp af en fuld teknisk og proceduremæssig harmonisering af elektroniske bompengesystemer i EU og for andre ved hjælp af lovgivning.

Løsning 2 er den **foretrukne løsning**. Den blev udvalgt på grund af dens høje effektivitet og højeste virkning (omkostninger i forhold til fordele) mht. opfyldelsen af målsætninger og dens samlet set gunstige sidegevinster.

Følgende fordele forventes:

- for trafikanter forventes kumulerede besparelser på 370 mio. EUR (i nutidsværdi - NPV) frem til 2025. Hovedparten heraf vil være til gavn for vejtransportvirksomheder, dvs. fortrinsvis SMV



- for vejinfrastrukturforvaltere forventes besparelser på 48 mio. EUR (NPV) frem til 2025, fordi de ikke vil skulle købe redundante OBU'er, og yderligere bompengesindebringelser (150 mio. EUR om året) takket være bedre håndhævelsesbestemmelser på tværs af landegrænserne, og
- for EETS-udbydere forventes en nedbringelse af den administrative byrde ved at trænge ind på nationale markeder (på 10 mio. EUR (NPV) frem til 2025 for skønsmæssigt 12 udbydere) og yderligere indtægter på 700 mio. EUR om året.

Følgende omkostninger forventes:<sup>12</sup>

- for vejinfrastrukturforvaltere forventes yderligere omkostninger, idet bompengesystemer skal tilpasses nye krav (kumuleret 174 mio. EUR (NPV) frem til 2025), og yderligere 700 mio. EUR om året til betaling af EETS-udbydere (kumuleret værdi for alle infrastrukturforvaltere og alle EETS-udbydere). Dette er dog en budgetneutral virkning, da det vil svare til outsourcing af de aktiviteter, som pt. varetages af forvalterne selv eller af deres underleverandører.

Samlet set udgør de kumulerede nettofordele ved den foretrukne løsningsmodel (fordele minus omkostninger) 254 mio. EUR (NPV) frem til 2025.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Initiativet forventes at nedbringe den administrative byrde for virksomheder med kumuleret 254 mio. EUR frem til 2025 som følge af:

- en nedbringelse af den administrative byrde for trafikanter på kumuleret 370 mio. EUR frem til 2025. Hovedparten heraf vil være til fordel for vognmændene, der for de flestes vedkommende er små virksomheder (mikrovirksomheder i de fleste tilfælde)
- kumuleret 126 mio. EUR som følge af en stigning i den administrative byrde for bompengeopkrævere (dvs. vejinfrastrukturforvaltere), hvoraf ingen er SMV'er, og
- et kumuleret fald på 10 mio. EUR som følge af en nedbringelse af den administrative byrde for EETS-udbydere (overvejende datterselskaber af store eller meget store virksomheder).

Da SMV og mikrovirksomheder udgør den største andel i den største kategori af berørte interesserede parter (dvs. vognmænd), og virkningerne for deres vedkommende er favorable, er der ikke fastsat undtagelsesbestemmelser eller særlige regler for dem.

Initiativet må forventes at fremme konkurrencen ved at give nye operatører mulighed for at trænge ind på hidtil monopollignende nationale markeder for elektronisk opkrævning af bompenge. Det vil nedbringe den administrative byrde for vognmandsbranchen og derved styrke sektorens konkurrenceevne. En større harmonisering af metoderne for elektronisk opkrævning af bompenge vil gavne europæiske udstyrsfabrikanter, som allerede er førende på globalt plan takket være solide og virkningsfulde EU-standarder.

Forslaget bidrager til at opfylde målsætningerne for det digitale indre marked.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> De miljømæssige og sociale omkostninger ved initiativet er uvæsentlige.

<sup>13</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: En strategi for et digitalt indre marked i EU, COM(2015) 192 final, Bruxelles af 6.5.2015.

- **Grundlæggende rettigheder**

Fremskridt i retning af en velfungerende EETS forventes at lette rejser på tværs af landegrænser og således fremme varers og personers frie bevægelighed. En styrket håndhævelse som følge af, at der udveksles oplysninger om identiteten på trafikanter, der ikke betaler bompeng, vil sikre lige behandling af indenlandsk- og udenlandskregistrerede trafikanter. Med forslaget indføres også bestemmelser, der giver EETS-udbydere mulighed for at blive behandlet på lige fod med de etablerede operatører.

Den væsentligste virkning i relation til retten til beskyttelse af personoplysninger og retten til privatlivets fred følger af etableringen af en ordning for obligatorisk udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne om identiteten af køretøjsejere, som er afsløret i eller mistænkt for at have begået svig mod bompengesystemet. Ordningen bygger i vidt omfang på bestemmelserne i direktiv (EU) 2015/413 angående håndhævelse på tværs af landegrænser af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Der er derfor indført passende beskyttelsesforanstaltninger for at sikre, at forslaget til fulde respekterer artikel 7 og 8 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder samt de relevante retsregler for beskyttelse af personoplysninger. De oplysninger, der indsamles i henhold til dette direktiv, bør ikke anvendes til andre formål end de under dette direktiv henhørende. Medlemsstaterne bør overholde betingelserne for anvendelse og midlertidig opbevaring af oplysninger og mere generelt principperne om nødvendighed og proportionalitet, når det gælder brugen af personoplysninger.

Forslaget har været til høring hos Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse (EDPS) i to faser: for det første blev EDPS hørt om principperne for det planlagte system til udveksling af oplysninger, og for det andet blev EDPS hørt om den konkrete lovgivningstekst. EDPS havde ikke yderligere bemærkninger.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen budgetmæssige konsekvenser for Unionen.

#### **5. ANDRE FORHOLD**

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Konsekvensanalysen indeholder en detaljeret tilsynsplan baseret på 11 indikatorer for overvågning og evaluering af lovgivningens virkninger fem år efter dens ikrafttræden. En særlig rapporteringsklausul er indføjet i forslaget for at evaluere de nye bestemmelsers konsekvenser for udvekslingen af oplysninger på tværs af landegrænserne med henblik på at håndhæve bompengebetalingen.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

I lyset af forslagets anvendelsesområde og det forhold, at det er en omarbejdning af et eksisterende direktiv (2004/52/EF), som alle medlemsstaterne til fulde har gennemført, forekommer det hverken berettiget eller forholdsmæssigt at anmode om forklarende dokumenter.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Følgende udgør de væsentligste indholdsmæssige ændringer af teksten til direktiv 2004/52/EF:

*Artikel 1: Genstand og anvendelsesområde*

I stk. 1 tilføjes et nyt mål (ud over at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer): at lette udveksling af oplysninger på tværs af landegrænser om manglende betaling af vejafgifter i Unionen.

I stk. 2 udgår litra b) for at give medlemsstaterne mulighed for at udveksle oplysninger om personer, der ikke betaler vejafgifter i tilfælde, hvor bompengesystemer ikke stiller krav om installation af køretøjsudstyr. Denne ændring er nødvendig for eksempelvis at muliggøre håndhævelse på tværs af landegrænser af bompengesystemer i byer (herunder trængselsafgiftsystemer) og andre systemer ved hjælp af automatisk nummerpladegenkendelsesteknologi med henblik på elektroniske bompengetransaktioner.

Stk. 3 ændres for at bekræfte, at EETS udbydes af EETS-udbydere og ikke af bompengepkrævere.

*Artikel 2: Definitioner*

Der tilføjes en artikel med definitioner for at præcisere begreber, som anvendes i direktivet.

*Artikel 3: Teknologiske løsninger*

Stk. 1 præciserer, at bestemmelserne heri alene gælder for bompengesystemer, som stiller krav om installation eller brug af køretøjsudstyr. "Brug" tilføjes for at bekræfte, at bærbare anordninger, der bruges til elektroniske bompengetransaktioner, skal betragtes som køretøjsudstyr i dette direktivs forstand. I stk. 1 gøres der rede for de teknologiske løsninger, som kan anvendes til nye og eksisterende elektroniske bompengesystemer.

Listen i stk. 1 over teknologier, som kan bruges til elektroniske bompengetransaktioner, er desuden flyttet til bilag IV. Kommissionen bemyndiges til at ændre listen ved delegerede retsakter, hvis en teknologi bliver utidssvarende, eller hvis en ny teknologi, som er afprøvet i pilotforsøg efter artikel 20 i direktiv 2009/750/EF, bør føjes til listen.

Det tidligere stk. 2 udgår, eftersom det gentager andre bestemmelser i direktivet.

I det nye stk. 2 fastsættes det, at køretøjsudstyr, der bruger satellitbaseret positionsbestemmelse, skal være kompatibelt med de positionsbestemmelsestjenester, som udbydes via Galileos og den europæiske geostationære navigationsoverlaytjenestes (EGNOS) systemer, og må være kompatibelt med andre satellitnavigationssystemer.

I stk. 3 præciseres det, at EETS-køretøjsudstyr må kobles til andre anordninger, der er installeret eller befinder sig i køretøjet, f.eks. satellitbaserede navigationssystemer eller smartphones. Det præciseres endvidere, at kommunikation mellem køretøjsudstyr og sådanne øvrige anordninger må bruge teknologier, som ikke er anført i bilag IV (for eksempel Bluetooth).

I stk. 3 udgår "... og i alle typer køretøjer i overensstemmelse med den tidsplan, der er nævnt i artikel 3, stk. 4" af to årsager:

- EETS-udbydere bør ikke pålægges at udbyde EETS til alle køretøjer, men bør kunne vælge at udbyde sin tjeneste alene til tunge køretøjer eller til lette køretøjer, og
- som nævnt i stk. 4 kan køretøjsudstyr i lette køretøjer alene være egnet til brug med 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi og derved uegnet i visse bompenggeopkrævningssystemer for tunge godskøretøjer, som kræver udstyr, der egner sig til brug i forbindelse med alle tre tilladte teknologier.

I et nyt stk. 4 præciseres det, at køretøjsudstyr kan integreres med andre anordninger og tjene andre formål end bompengebetaling.

I det nye stk. 4 tilføjes en undtagelse, således at EETS-udbydere, som betjener lette køretøjer, får mulighed for at tilbyde deres kunder køretøjsudstyr, der alene egner sig til brug med 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi. Denne undtagelse gælder indtil den 31. december 2027.

Det tidligere stk. 3 udgår, da det henviser til forældede krav.

*Artikel 4 udgår.*

Stk. 1 udgår, da bestemmelsen er blevet overflødig.

Stk. 2 og 3 er flyttet til andre artikler.

Stk. 3 udgår, fordi medlemsstaterne ikke har indflydelse på den dato, fra hvilken EETS-udbydere skal tilbyde EETS.

*Artikel 5: Beskrivelse af den europæiske elektroniske bompengetjeneste*

I stk. 1 henvises til "Bilag I" snarere end "bilaget", fordi der tilføjes nye bilag, og alle bilag derfor skal nummereres.

Tidligere stk. 2, 4 og 5 erstattes af nye bestemmelser i artikel 11 for at tilpasse forskriftsproceduren med kontrol til proceduren for delegation af beføjelser, jf. artikel 290, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

Et nyt stk. 5 indeholder en specifik bestemmelse for at sikre, at når europæiske standardiseringsorganer tager EETS-relevante standarder op til revision, vil interoperabilitetskomponenternes vedvarende overensstemmelse blive fastholdt med egnede overgangsordninger.

I et nyt stk. 5 erstattes henvisningen til artikel 2, stk. 1, desuden af en henvisning til bilag IV, og de relevante bestemmelser overføres til dette.

*Artikel 6, 7, 8, 9 og 10 samt bilag II og III*

I disse fem artikler og to bilag fastsættes en procedure for udveksling af oplysninger på tværs af landegrænser om trafikanter, der ikke betaler bompengge. De hidrører fra en tilpasning af bestemmelserne i direktiv (EU) 2015/413 til bompenggebetaling. Den Europæiske

Tilsynsførende for Databeskyttelse (EDPS) blev hørt om udkastet til lovtæst og gjorde ikke indsigelse mod dette.

Følgende bestemmelser i direktiv 2004/52/EF ændres ikke ved det foreslåede initiativ:

Artikel 16 (tidligere artikel 8), hvori det præciseres, hvem direktivet er rettet til, og

Bilag I (tidligere Bilag), hvori det specificeres, hvilke elementer der er påkrævet for at etablere og ibrugtage EETS.

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af  
7.6.2004, s. 50 (tilpasset)

2017/0128 (COD)

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer ~~☒~~ og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter ~~☒~~ i Fællesskabet ~~☒~~ Unionen ~~☒~~ (omarbejdning)**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
under henvisning til ~~☒~~ traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ~~☒~~ ~~traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab~~, særlig artikel ~~74~~ ~~☒~~ 91 ~~☒~~, stk. 1,  
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>14</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>15</sup>,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
ud fra følgende betragtninger:

↓ nyt

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF<sup>16</sup> er blevet ændret væsentligt. Da der nu skal foretages yderligere ændringer af nævnte direktiv, bør det af klarhedshensyn omarbejdes.

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af  
21.6.2004, s. 50, betragtning 1  
(tilpasset)

~~Rådet opfordrede i sin resolution af 17. juni 1997 om anvendelse af vejtransporttelematik, navnlig om elektronisk betalingsopkrævning<sup>17</sup>, medlemsstaterne og Kommissionen til at udvikle en strategi, der skal skabe konvergens mellem de forskellige elektroniske~~

<sup>14</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>15</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>16</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124).

<sup>17</sup> ~~EFT C 194 af 25.6.1997, s. 5.~~

~~betalingsopkrævningssystemer, for at sikre et passende interoperabilitetsniveau på europæisk plan. Kommissionens meddelelse om interoperable systemer til elektronisk afgiftsopkrævning i Europa var første fase i denne strategi.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 2 (tilpasset)

~~De fleste medlemsstater, som har indført elektroniske bompengesystemer til finansiering af vejinfrastrukturomkostninger eller til opkrævning af vejbenyttelsesafgifter (i det følgende under ét benævnt "elektroniske bompengesystemer"), bruger for de flestes vedkommende mikrobølgeteknologi over kort afstande, der arbejder ved en frekvens omkring 5,8 GHz, men disse systemer er på nuværende tidspunkt ikke fuldt ud indbyrdes kompatible. Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) arbejder inden for mikrobølgeteknologi mundede i januar 2003 ud i forberedelsen af tekniske standarder, der fremmer den indbyrdes kompatibilitet mellem bompengesystemer, som arbejder ved 5,8 GHz, efter at der blev vedtaget tekniske præstandarder i 1997. Men disse præstandarder dækker ikke alle 5,8 GHz-systemertildedikerede kortdistanceteknologier (DSRC), der anvendes i Fællesskabet, og de omfatter to varianter, der ikke er fuldt ud indbyrdes kompatible. Standarderne bygger på modellen "Sammenkobling af åbne systemer", der er defineret af Den Internationale Standardiseringsorganisation med henblik på kommunikation mellem edb-systemer.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 3 (tilpasset)

~~Producenter af udstyr og infrastrukturforvaltere er imidlertid nået til enighed om inden for Fællesskabet at udvikle indbyrdes kompatible produkter, som bygger på de nuværende DSRC 5,8 GHz-systemer. Brugere bør derfor kunne benytte udstyr, der kan kommunikere med de teknologier, der kun må anvendes i nye elektroniske bompengesystemer, som skal installeres i Fællesskabet efter den 1. januar 2007, dvs. satellitpositioneringsteknologi, mobilkommunikationsteknologi, der anvender GSM GPRS-standarden, og 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 4 (tilpasset)

~~Det er af afgørende betydning, at standardiseringsarbejdet hurtigst muligt afsluttes, så der kan fastlægges tekniske standarder, som garanterer teknisk kompatibilitet mellem bompengesystemer, der bygger på 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi, og satellitpositions- og mobilkommunikationsteknologier, så man undgår en yderligere opsplitning af markedet.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 5 (tilpasset)

- (2) Der må skabes grundlag for udbredt anvendelse af elektroniske bompengesystemer i medlemsstaterne og nabolandene og ~~der bliver behov for indbyrdes kompatible~~

systemer, der kan tilpasses den fremtidige udvikling i vejafgiftspolitikken på ~~fællesskabsplan~~  EU-plan  og den fremtidige tekniske udvikling.

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 6

- (3) De elektroniske bompengesystemer bør være interoperable og baseret på åbne og offentlige standarder, der stilles til rådighed for alle systemleverandører uden forskelsbehandling.

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 7

~~Ved indførelsen af nye elektroniske bompengesystemer bør det sikres, at der forefindes tilstrækkeligt opkrævningsudstyr, således at forskelsbehandling af de berørte virksomheder undgås.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 8

~~Navnlig anvendelsen af de nye satellitpositionerings- (GNSS) og mobilkommunikations- (GSM/GPRS) teknologier på elektroniske bompengesystemer vil på grund af deres store fleksibilitet og mange anvendelsesmuligheder kunne bidrage til at opfylde de krav, som følger af de nye vejafgiftspolitikker, der planlægges på fællesskabs- og medlemsstatsplan. Disse teknologier gør det muligt at registrere, hvor mange kilometer der køres på hver vejtype, uden at der skal investeres i infrastruktur. De åbner også mulighed for nye supplerende sikkerheds- og oplysningstjenester til de rejsende som f.eks. automatiske nødopkald ved trafikuheld med angivelse af køretøjets position og tidstro oplysninger om trafikforholdene, trafikintensiteten og rejsetider. Hvad angår satellitpositionering, vil Galileo projektet, der blev lanceret af Fællesskabet 2002, fra 2008 skulle levere informationstjenester af højere kvalitet end de nuværende satellitnavigationssystemer, og som er optimale for vejtelematikktjenester. Forløbersystemet (EGNOS), der allerede skulle blive operationelt i 2004, vil have en tilsvarende ydelse. Der kan dog vise sig at være problemer med kontrollens pålidelighed og forebyggelsen af svig ved disse innovative systemer. På grund af ovennævnte betydelige fordele vil det dog i princippet kunne anbefales at anvende satellitpositionerings- og mobilkommunikationsteknologier ved indførelse af nye elektroniske bompengesystemer.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 9 (tilpasset)

- (4) De stadig flere ~~teknologier, der anvendes eller planlægges anvendt til elektroniske bompengesystemer i de kommende år (hovedsagelig 5,8 GHz mikrobølger, satellitpositionering og mobil kommunikation), og de stadig flere~~ specifikationer, som medlemsstaterne og nabolandene opstiller for disse, kan skabe hindringer for det indre markeds funktion og for de transportpolitiske mål. Denne situation vil kunne medføre, at der installeres et stort antal indbyrdes inkompatible og dyre elektroniske enheder i ~~lastvognenes~~  tunge køretøjers  førerhuse, og at der er risiko for, at chaufførerne anvender dem forkert eller på en sådan måde, at de f.eks. utilsigtet kommer til ikke at



betale. En sådan udbredelse er af omkostningsmæssige, sikkerhedsmæssige og retlige grunde uacceptabel for brugerne og køretøjsproducenterne.

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 10 (tilpasset)

- (5) De kunstige hindringer for det indre markeds funktion bør fjernes uden dog at forhindre medlemsstaterne eller ~~Fællesskabet~~  Unionen  i at indføre forskellige vejafgiftspolitikker for alle køretøjstyper på lokalt, nationalt eller internationalt plan. Udstyret i køretøjerne bør gøre det muligt at gennemføre disse vejafgiftspolitikker under overholdelse af princippet om ikke-forskelsbehandling mellem borgerne i alle medlemsstaterne. Det er derfor nødvendigt hurtigst muligt at sikre indbyrdes kompatibilitet mellem bompengesystemerne på ~~fællesskabsplan~~  EU-plan .
- 

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 11

~~Bilister kan med rette forvente, at kvaliteten af serviceydelserne på vejinfrastrukturen forbedres, navnlig med hensyn til færdselssikkerhed, og at trafiktrængslen foran betalingsstationerne reduceres væsentligt – især på dage med megen trafik – og på visse særligt overbelastede steder på vejnettet. Det bør der tages hensyn til under udformningen af den europæiske bompengetjeneste. Der skal endvidere tages højde for, at de påtænkte teknologier og komponenter, så vidt det er teknisk muligt, også skal kunne forbindes med andre af køretøjets komponenter, som f.eks. den elektroniske fartskriver og alarmeringstjenester. Intermodale systemer bør ikke udelukkes på et senere tidspunkt.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 12

~~Muligheden for adgang til yderligere, fremtidige anvendelser ud over opkrævning af bompenge bør sikres med relevant udstyr.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 13

- (6) En europæisk elektronisk bompengetjeneste bør sikre interoperabilitet på det tekniske, aftalemæssige og proceduremæssige plan og omfatte:
- a) en enkelt aftale mellem kunderne og de operatører, der udbyder tjenesten, i overensstemmelse med et aftalemæssigt regelsæt, der giver samtlige operatører og/eller udbydere mulighed for at levere tjenesten, og som dækker hele nettet
  - b) et sæt tekniske standarder og krav, der giver industrien mulighed for at levere det udstyr, der er nødvendigt for at kunne tilbyde tjenesten.

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af  
21.6.2004, s. 50, betragtning 14

- (7) Kontraktmæssig interoperabilitet indebærer potentiale for omfattende lettelser til nogle ~~trafikanter brugere af vejnettet~~ samt for væsentlige administrative besparelser for kommercielle trafikanter.
- 

↓ nyt

- (8) Det bør bekræftes, at den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) udbydes af EETS-udbydere som præciseret i Kommissionens beslutning 2009/750/EF<sup>18</sup>.
- (9) EETS-udbydere bør for med deres køretøjsudstyr at kunne bruge de påkrævede kommunikationsteknologier gives mulighed for at gøre brug af og linke til andre hardware- og softwaresystemer, som befinder sig i køretøjet, f.eks. satellitbaserede navigationssystemer eller smartphones.
- (10) Applikationer til elektronisk bompengebetaling og kooperativ ITS (C-ITS) bruger lignende teknologier og tilgrænsende frekvensbånd til kortdistancekommunikation mellem køretøjer indbyrdes og mellem køretøjer og infrastruktur. I fremtiden bør potentialet for at forene elektronisk bompengebetaling med C-ITS i det 5,9 GHz-bånd, som pt. bruges af C-ITS, udforskes efter en grundig vurdering af omkostninger, fordele, tekniske hindringer og mulige løsninger.
- (11) De særlige karakteristika ved elektroniske bompengesystemer, som for indeværende anvendes for lette køretøjer, bør tages i betragtning. Da ingen elektroniske bompengesystemer pt. bruger satellitbaseret positionsbestemmelse eller mobilkommunikation, bør EETS-udbydere gives mulighed for i en begrænset tidsperiode at udstyre lette køretøjer med køretøjsudstyr, som alene er egnet til brug med 5,8 GHz-teknologi.
- (12) Når europæiske standardiseringsorganer tager standarder af relevans for EETS op til revision, bør der være passende overgangsordninger for at sikre EETS' kontinuitet og kompatibiliteten med bompengesystemerne for interoperabilitetskomponenter, der allerede er i brug på det tidspunkt, hvor standarderne revideres.
- (13) Problemer med at identificere ikke-hjemmehørende trafikanter, der ikke betaler de elektroniske bompengesystemer, hæmmer den videre ibrugtagning af sådanne systemer og den mere udbredte anvendelse af principperne om, at "brugeren betaler" og "forureneren betaler" på Unionens vejnet.
- (14) Af hensyn til sammenhængen og en effektiv brug af ressourcer bør systemet til udveksling af oplysninger om personer, der ikke betaler vejafgifter, bruge de samme værktøjer som det system, der bruges til at udveksle oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser som fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Kommissionens beslutning 2009/750/EF af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengetjeneste og de tilhørende tekniske løsninger (EUT L 268 af 13.10.2009, s. 11).

<sup>19</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9).

(15) Udveksling på tværs af landegrænser af oplysninger om personer, der ikke betaler vejafgifter, bør stilles til rådighed for medlemsstaterne, uanset hvilken teknologi der bruges til at udføre elektroniske bompengetransaktioner.

(16) Medlemsstaterne bør pålægges at forelægge Kommissionen oplysninger og data, der er nødvendige for at vurdere, i hvor høj grad systemet til udveksling af oplysninger om personer, der ikke betaler vejafgifter, er effektivt og virkningsfuldt. Kommissionen bør pålægges at vurdere de opnåede data og oplysninger og om nødvendigt foreslå ændringer af lovgivningen.

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 15

~~Elektroniske bompengesystemer bidrager mærkbart til en lavere risiko for færdselsuheld og dermed højere vejsikkerhed, til færre kontante betalinger ved betalingsstationerne og mindre overbelastning ved disse, især på dage med megen trafik. De nedbringer også negative miljøvirkninger som følge af ventende og startende køretøjer og trafiktrængsel samt miljøvirkningerne af anlæg af nye eller udvidelse af eksisterende betalingsstationer.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 16 (tilpasset)

~~Hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010 indeholder bl.a. målene sikkerhed og en flydende vejtrafik. Indbyrdes kompatibilitet inden for intelligent trafikbetjening og intelligente transportsystemer er et hovedredskab til at nå disse mål.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 17 (tilpasset)

(17) Oprettelsen af elektroniske bompengesystemer indebærer behandling af personoplysninger. Denne behandling skal foretages under overholdelse af ~~fællesskabsregler~~  EU-regler , som findes i bl.a. ~~Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger~~<sup>20</sup> ~~Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679~~<sup>21</sup>, ~~Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680~~<sup>22</sup> og ~~Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og~~

<sup>20</sup> ~~EFF L 281 af 23.11.1995, s. 31. Ændret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).~~

<sup>21</sup> ~~Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).~~

<sup>22</sup> ~~Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med kompetente myndigheders behandling af personoplysninger med henblik på at forebygge, efterforske, afsløre eller retsforfølge strafbare handlinger eller fuldbyrde strafferetlige sanktioner og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af Rådets rammeafgørelse 2008/977/RIA (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 89).~~

~~beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor<sup>23</sup>. Retten til beskyttelse af personoplysninger er udtrykkeligt anerkendt i artikel 8 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 18

~~Automatisk debitering af bompenge på bankkonti eller kredittkort eller debetkortkonti i pengeinstitutter i eller uden for Fællesskabet forudsætter et fuldt operationelt EF-betalingsområde, hvor der ikke forskelsbehandles i forbindelse med servicegebyrer.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 19

~~Alle elektroniske bompengesystemer, der indføres i medlemsstaterne, skal opfylde følgende grundlæggende kriterier: systemet bør tillade direkte indarbejdelse af fremtidige forbedringer og videreudviklinger af teknologi og system, således at der ikke skal bruges penge på overflødige ældre modeller og metoder; de omkostninger, de påfører professionelle og private vejbrugere bør være ubetydelige sammenlignet med de fordele, de giver disse vejbrugere og samfundet som helhed, og deres indførelse i alle medlemsstater bør ske uden nogen form for forskelsbehandling af indenlandske vejbrugere og vejbrugere fra andre medlemsstater.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 20 (tilpasset)

~~Målene for dette direktiv, nemlig den indbyrdes kompatibilitet mellem elektroniske bompengesystemer i det indre marked og oprettelsen af en europæisk elektronisk bompengetjeneste for Fællesskabets betalingsvejnet kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af den europæiske dimension bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 21 (tilpasset)

~~De berørte parter (bl.a. bompengeloperatører, infrastrukturforvaltere, elektronik og automobilindustrien, brugerne) bør inddrages i Kommissionens høringer vedrørende de tekniske og aftalemæssige aspekter ved oprettelsen af en europæisk bompengetjeneste. Hvor det er hensigtsmæssigt, bør Kommissionen også høre ikke-statslige organisationer, der er aktive inden for beskyttelse af privatlivets fred, færdselssikkerhed og miljø.~~

<sup>23</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 22 (tilpasset)

~~Etablering af en europæisk elektronisk bompengtjeneste forudsætter fastlæggelse af retningslinjer, som udarbejdes af udvalget for elektronisk opkrævning af bompenge, som er nedsat i medfør af dette direktiv.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 23

(18) Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes frihed til at fastsætte deres afgiftsordninger for vejbenyttelse og regler om skatte- og afgiftsspørgsmål.

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 21.6.2004, s. 50, betragtning 24

~~De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>24</sup>.~~

---

↓ nyt

(19) For at sikre elektroniske bompengesystemers interoperabilitet og lette udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår tilpasning til den teknologiske udvikling af listen over teknologier, som kan bruges til at udføre elektroniske bompengetransaktioner i elektroniske bompengesystemer, som forudsætter installation eller brug af køretøjsudstyr. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

(20) Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national ret bør kun omfatte de bestemmelser, hvori der er foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til det tidligere direktiv. Forpligtelsen til at gennemføre de bestemmelser, der er uændrede, følger af det tidligere direktiv.

(21) Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til den i bilag V, del B, angivne frist for gennemførelse af direktivet i national ret.

(22) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 28, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> ~~EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af  
7.6.2004, s. 50 (tilpasset)  
⇒ nyt

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

## Artikel 1

### ~~Formål~~ ☒ Genstand ☒ og anvendelsesområde

1. I dette direktiv fastsættes de betingelser, som er nødvendige for at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer ⇒ og lette udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter ⇐ i ~~Fællesskabet~~ ☒ Unionen ☒. Det finder anvendelse på alle former for elektronisk opkrævning af bompenge på hele ~~Fællesskabets~~ ☒ Unionens ☒ vejnet, i byområder og mellem større byer, på motorveje, større og mindre veje samt på forskellige anlæg som f.eks. tunneler, broer og færger.

⇒ Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes beslutninger om at opkræve afgifter for særlige typer af køretøjer, fastsætte størrelsen af sådanne afgifter og formålet med at opkræve sådanne afgifter. ⇐

2. Direktivet finder ikke anvendelse på:

a) bompengesystemer, hvor der ikke er mulighed for elektronisk opkrævning

~~b) elektroniske bompengesystemer, der ikke kræver installation af særligt udstyr i køretøjer (herefter "køretøjsudstyr")~~

eb) mindre, rent lokale bompengesystemer, hvor omkostningerne i forbindelse med opfyldelsen af dette direktivs krav ikke vil stå i et rimeligt forhold til fordelene;

⇒ c) parkeringsafgifter. ⇐

3. ~~For at opfylde formålet i stk. 1 ☒ om at sikre interoperabilitet i relation til ☒ en europæisk elektronisk ☒e☒ bompengetjeneste☒systemer i Unionen ☒ oprettes der ☒ skal opfyldes ved hjælp af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS), der ☒ Denne tjeneste, der supplerer medlemsstaternes nationale elektroniske bompengetjenester, skal sikre brugeren interoperabilitet i Fællesskabet mellem de elektroniske bompengesystemer, der allerede er indført i medlemsstaterne, og de systemer, der fremover vil blive indført inden for rammerne af dette direktiv.~~

↓ nyt

## Artikel 2

### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

<sup>25</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

- a) "europæisk elektronisk bompengtjeneste (EETS)": tjenester, som en EETS-udøver leverer til en EETS-bruger i henhold til en kontrakt. Disse tjenester består blandt andet i at levere og garantere en korrekt parametrisk programmering og virkemåde af det køretøjsudstyr, der er nødvendigt for at betale vejafgifter i alle elektroniske betalingsområder, der er indgået aftale om i kontrakten, samt i administration af brugerens betaling af skyldige vejafgifter til bompengeopkræveren på brugerens vegne og levering af andre tjenester og anden bistand, der er nødvendig for at brugeren kan opfylde de forpligtelser, som bompengeopkræverne pålægger i de betalingsområder, der er indgået aftale om i kontrakten
- b) "bompengeopkræver": en offentlig eller privat enhed, som opkræver vejafgifter for køretøjers brug af vejnettet i et elektronisk betalingsområde
- c) "EETS-udbyder": en enhed, som giver en EETS-bruger adgang til EETS i henhold til en kontrakt, og som er registreret i etableringsmedlemsstaten
- d) "EETS-bruger": en (fysisk eller juridisk) person, som har en kontrakt med en EETS-udbyder for at få adgang til EETS
- e) "elektronisk betalingsområde": en vej, et vejnet eller infrastruktur såsom en bro, tunnel eller færge, hvor der opkræves vejafgifter udelukkende eller delvis med automatiske detektionsmekanismer som f.eks. kommunikation med køretøjsudstyr i køretøjet eller automatisk nummerpladegenkendelse
- f) "køretøjsudstyr": et komplet sæt hardware- og softwarekomponenter, der gør det muligt at benytte den europæiske elektroniske bompengtjeneste, og som installeres eller medbringes i køretøjet med henblik på indsamling, lagring, behandling og fjernmodtagelse/-overførsel af data
- g) "vejafgift": en afgift, som trafikanten skal betale for at benytte en nærmere bestemt vej, et vejnet eller struktur såsom en bro, tunnel eller færge
- h) "manglende betaling af en vejafgift": en begået overtrædelse, der fører til, at en trafikant ikke betaler en vejafgift i en medlemsstat som fastsat i den relevante medlemsstats lovgivning
- i) "registreringsmedlemsstat": den medlemsstat, der har registreret køretøjet, med hvilket overtrædelsen i form af manglende betaling af en vejafgift blev begået
- j) "nationalt kontaktpunkt": en kompetent myndighed, der er udpeget til at udveksle oplysninger fra køretøjsregistre
- k) "automatiseret søgning": en onlineadgangsprocedure, der anvendes til at konsultere databaserne i én, flere eller alle medlemsstater eller i de deltagende lande
- l) "køretøj": et motordrevet køretøj, herunder motorcykler, der normalt benyttes til personbefordring eller godstransport på vej
- m) "køretøjets indehaver": den person, i hvis navn køretøjet er registreret, som defineret i registreringsmedlemsstatens lovgivning
- n) "tungt køretøj": et køretøj beregnet til godstransport med en tilladt totalvægt over på 3,5 ton eller et køretøj beregnet til befordring af mere end ni personer, føreren medregnet
- o) "let køretøj": andre køretøjer end tunge køretøjer.

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af  
7.6.2004, s. 50 (tilpasset)  
⇒ nyt

*Artikel ~~2~~ 3*

**Teknologiske løsninger**

1. Alle nye elektroniske bompengesystemer, ⇒ som forudsætter installation eller brug af køretøjsudstyr, ⇐ ~~der sættes i drift fra og med den 1. januar 2007~~ skal bygge på en eller flere af følgende teknologier ☒, som er angivet i bilag IV, ☒ i forbindelse med udførelsen af elektroniske bompengetransaktioner.

⇒ Eksisterende bompengesystemer, der bruger andre teknologier end dem, som er angivet i bilag IV, skal bringes i overensstemmelse med disse teknologier, hvis der foretages væsentlige teknologiske forbedringer. ⇐

a) ~~satellitpositionering~~

b) ~~mobil kommunikation, der anvender standarden GSM – GPRS (reference: GSM TS 03.60/23.060)~~

e) ~~5,8 GHz mikrobølgeteknologi.~~

↓ nyt

2. Køretøjsudstyr, der bruger satellitbaseret positionsbestemmelse, skal være kompatibelt med de positionsbestemmelsestjenester, som udbydes via Galileos og den europæiske geostationære navigationsoverlaytjenestes (EGNOS) systemer, og må være kompatibelt med andre satellitnavigationssystemer.

3. EETS-udbydere stiller køretøjsudstyr til rådighed for brugere, og dette udstyr skal være brugsejnet, interoperabelt og i stand til at kommunikere med alle elektroniske bompengesystemer, der er i drift i de medlemsstater, som bruger de teknologier, der er nævnt i bilag IV.

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af  
7.6.2004, s. 50

~~2. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste indføres i medfør af artikel 3, stk. 1. Operatører stiller køretøjsudstyr til rådighed for interesserede brugere, og dette udstyr skal kunne anvendes i forbindelse med alle elektroniske bompengesystemer, der er i drift i de medlemsstater, hvor de teknologier, der er nævnt i stk. 1, anvendes, og i alle typer køretøjer i overensstemmelse med den tidsplan, der er nævnt i artikel 3, stk. 4. Udstyret skal mindst være interoperabelt og kunne kommunikere med alle de systemer, der anvendes i de medlemsstater, som udnytter en eller flere af de teknologier, der er nævnt i stk. 1 i bilag IV. Detaljerede ordninger på området udarbejdes af det i artikel 5, stk. 1, omhandlede udvalg, herunder ordninger for adgang til køretøjsudstyr med henblik på at efterkomme efterspørgslen fra interesserede brugere.~~



↓ nyt

4. Køretøjsudstyret må bruge egen hardware og software og/eller bruge elementer af anden hardware og software i køretøjet. Køretøjsudstyret må bruge andre teknologier end dem, der er angivet i bilag IV, til at kommunikere med andre hardware-systemer, som befinder sig i køretøjet.

5. Indtil den 31. december 2027 må EETS-udbydere udstyre lette køretøjer med køretøjsudstyr, som alene er egnet til brug med 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi.

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50 (tilpasset)  
⇒ nyt

~~3. Det henstilles, at nye elektroniske bompengesystemer, der sættes i drift efter vedtagelsen af dette direktiv, anvender den satellitpositionering og de mobilkommunikationsteknologier, der er nævnt i stk. 1. For så vidt angår de tilfælde, hvor systemer, der anvender andre teknologier, i stedet overgår til systemer, der anvender ovennævnte teknologier, udarbejder Kommissionen i samarbejde med det udvalg, der er nævnt i artikel 5, stk. 1, en rapport inden den 31. december 2009. Denne rapport skal indeholde en undersøgelse af anvendelsen af hver af de teknologier, der er nævnt i stk. 1, samt en cost-benefit analyse. Kommissionen kan, hvis det er hensigtsmæssigt, sammen med rapporten fremsende et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på udformningen af en strategi for overgang fra et system til et andet.~~

~~4. Med forbehold af stk. 1 kan køretøjsudstyr også anvendes til andre teknologier, medmindre dette pålægger brugerne en yderligere byrde eller medfører forskelsbehandling mellem dem. Hvis det er relevant, kan køretøjsudstyr også tilsluttes køretøjets elektroniske fartsskriver.~~

~~5. De medlemsstater, der har bompengesystemer, træffer de nødvendige foranstaltninger for at øge brugen af elektroniske bompengesystemer. De tilstræber, at mindst 50 % af trafikstrømmen ved hvert betalingsanlæg inden den 1. januar 2007 kan anvende elektroniske bompengesystemer. Vejbaner, der anvendes til elektronisk afgiftsopkrævning, kan også anvendes til andre former for afgiftsopkrævning, hvis der tages behørigt hensyn til sikkerheden.~~

~~6. Arbejdet med at gøre de eksisterende bompengeteknologier interoperable i forbindelse med den europæiske bompengetjeneste skal sikre kompatibiliteten med og grænsefladen mellem disse teknologier og de teknologier, der er omhandlet i stk. 1, og mellem det relevante udstyr indbyrdes.~~

76. Medlemsstaterne sikrer sig, at behandling af de personoplysninger, der er nødvendige for ~~den europæiske elektroniske bompengetjenestes~~  EETS'  funktion, foregår i overensstemmelse med ~~fællesskabsregler~~  EU-reglerne  for beskyttelse af fysiske personers grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, herunder privatlivets fred, og navnlig at bestemmelserne i direktiv 95/46/EF forordning (EU) 2016/679, direktiv (EU) 2016/680 og direktiv 2002/58/EF overholdes.

### ~~Artikel 3~~

### ~~Etablering af en europæisk elektronisk bompengetjeneste~~

~~1. Der etableres en europæisk elektronisk bompengetjeneste, der omfatter hele vejnettet i Fællesskabet, hvor der elektronisk opkræves bompeng eller vejbenyttelsesafgifter. Denne tjenestedefineres ved et aftalemæssigt regelsæt, der giver samtlige operatører og/eller udbydere mulighed for at levere tjenesten, et sæt tekniske standarder og krav samt én enkelt abonnementsaftale mellem kunderne og operatørerne og/eller udbydere af tjenesten. Denne aftale giver adgang til tjenesten på hele dette net, og der skal kunne tegnes abonnement hos operatøren af en hvilken som helst del af nettet og/eller hos udbyderen.~~

~~4. Medlemsstater, der har nationale elektroniske bompengesystemer, sikrer, at operatører og/eller udbydere tilbyder deres kunder den europæiske elektroniske bompengetjeneste i overensstemmelse med følgende tidsplan:~~

~~a) for alle køretøjer med en totalvægt på mere end 3,5 tons og for alle køretøjer, der må medtage mere end ni passagerer (føreren + 8), senest tre år efter at der er truffet beslutninger vedrørende definitionen af den europæiske bompengetjeneste som omhandlet i artikel 4, stk. 4~~

~~b) for alle andre typer køretøjer senest fem år efter at der er truffet beslutninger vedrørende definitionen af den europæiske bompengetjeneste som omhandlet i artikel 4, stk. 4.~~

#### Artikel 4

#### Beskrivelse af den europæiske elektroniske bompengetjeneste ☒ EETS ☒

~~1. Den europæiske bompengetjeneste ☒ EETS ☒ bygger på de punkter, der er anført i et bilag I til dette direktiv.~~

↓ 219/2009 artikel 1 og bilag pkt. 7.7.

~~2. Bilaget kan om nødvendigt ændres af tekniske årsager. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 2.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50 (tilpasset)

~~2. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste er uafhængig af medlemsstaternes principielle afgørelse om at opkræve bompeng for bestemte typer af køretøjer, af afgiftsniveauet og de opkrævede afgifters anvendelsesformål. Den berører udelukkende den måde, bompengene eller afgifterne opkræves på. Tjenesten ☒ EETS ☒ skal gøre det muligt at indgå aftaler, uanset køretøjets registreringssted, aftaleparternes nationalitet eller det område eller punkt ☒ den strækning ☒ på vejnettet, hvor afgiften ☒ vejafgiften ☒ skal betales.~~

~~3. Systemet ☒ EETS ☒ skal gøre det muligt at udvikle intermodalitet, uden at dette indebærer ulemper for andre transportformer.~~

~~4. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste ☒ EETS ☒ skal bygge på ☒ bruge ☒ de teknologiske løsninger, der er nævnt i artikel 23, efter ☒ og de tekniske ☒ specifikationer ☒, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2 ☒, der skal være offentligt tilgængelige.~~

↓ 219/2009 artikel 1 og bilag pkt. 7.7.

~~4. Beslutninger vedrørende definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste træffes af Kommissionen. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 2. Sådanne beslutninger træffes kun, hvis alle forudsætninger, som evalueres med udgangspunkt i relevante undersøgelser, er til stede, for at interoperabilitet kan fungere ud fra alle synspunkter, herunder tekniske, juridiske og kommercielle forudsætninger.~~

~~5. Tekniske beslutninger vedrørende gennemførelsen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste træffes af Kommissionen. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 2.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50 (tilpasset)  
⇒ nyt

~~75. Kommissionen opfordrer ☒ anmoder ☒ de relevante standardiseringsorganisationer, navnlig CEN, i overensstemmelse med proceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU<sup>26</sup> ~~Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter~~<sup>27</sup>, til at træffe de nødvendige foranstaltninger, så der hurtigt kan vedtages ☒ om hurtigt at vedtage ☒ standarder, som skal gælde for elektroniske bompengesystemer for så vidt angår de teknologier, der er anført i ~~artikel 2, stk. 1 bilag IV~~ ☐, og om nødvendigt ajourføre dem ☐. ☐ Kommissionen skal anmode certificeringsmyndighederne om at sikre interoperabilitetskomponenternes vedvarende kompatibilitet. ☐~~

~~86. ☒ Køretøjs ☒ Udstyr, der anvendes i forbindelse med den europæiske elektroniske bompengetjeneste ☒ EETS, ☒ skal især opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/5/EF af 9. marts 1999 om radio- og teleterminaludstyr samt gensidig anerkendelse af udstyrets overensstemmelse<sup>28</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/53/EU<sup>29</sup> og Rådets direktiv 89/336/EØF af 3. maj 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet<sup>30</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/30/EU<sup>31</sup>.~~

<sup>26</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informations-samfundets tjenester (EUT L 241 af 17.9.2015, s. 1).

<sup>27</sup> EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37. Senest ændret ved tiltrædelsesakten fra 2003.

<sup>28</sup> EFT L 91 af 7.4.1999, s. 10. Ændret ved forordning (EF) nr. 1882/2003.

<sup>29</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/53/EU af 16. april 2014 om harmonisering af medlemsstaternes love om tilgængeliggørelse af radioudstyr på markedet (EUT L 153 af 22.5.2014, s. 62).

<sup>30</sup> EFT L 139 af 23.5.1989, s. 19. Senest ændret ved direktiv 93/68/EØF (EFT L 220 af 30.8.1993, s. 1).

<sup>31</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/30/EU af 26. februar 2014 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet (EUT L 96 af 29.3.2014, s. 79).

## Artikel 5

### Procedure for udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne

1. Med henblik på efterforskning af manglende betaling af vejafgifter giver medlemsstaten de andre medlemsstaters nationale kontaktpunkter adgang til følgende oplysninger i de nationale køretøjsregistre med ret til at foretage automatiseret søgning vedrørende:
  - (a) oplysninger vedrørende køretøjer og
  - (b) oplysninger vedrørende køretøjers ejere eller indehavere.

De i litra a) og b) omhandlede dataelementer, som er nødvendige for at foretage en automatiseret søgning, skal være i overensstemmelse med bilag II.
2. Med henblik på den i stk. 1 omhandlede udveksling af oplysninger udpeger hver medlemsstat et nationalt kontaktpunkt. Den berørte medlemsstats gældende lovgivning finder anvendelse på de nationale kontaktpunkters beføjelser.
3. Det nationale kontaktpunkt, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, anvender et fuldstændigt registreringsnummer, når der foretages en automatiseret søgning i form af udgående anmodninger.
 

Disse automatiserede søgninger skal foretages i overensstemmelse med de procedurer, der er beskrevet i kapitel 3, punkt 2 og 3, i bilaget til Rådets afgørelse 2008/616/RIA<sup>32</sup> og med kravene i bilag II til dette direktiv.

Den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, skal bruge de opnåede data til at fastslå, hvem der bærer ansvaret for den manglende betaling af denne afgift.
4. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at udvekslingen af oplysninger finder sted ved hjælp af interoperable elektroniske midler og uden udveksling af oplysninger, der involverer andre databaser, som ikke anvendes med henblik på dette direktiv. Medlemsstaterne sikrer, at sådan udveksling af oplysninger foretages på omkostningseffektiv og sikker vis. Medlemsstaterne sikrer beskyttelse af de overførte data ved i videst muligt omfang at anvende eksisterende softwareapplikationer som dem, der er henvist til i artikel 15 i afgørelse 2008/616/RIA, og ændrede versioner af disse softwareapplikationer i overensstemmelse med bilag II til dette direktiv og med kapitel 3, punkt 2 og 3, i bilaget til afgørelse 2008/616/RIA. De ændrede versioner af softwareapplikationerne skal muliggøre både online-realtidsudveksling og udveksling af serier af oplysninger, således at der ved hjælp af en enkelt meddelelse kan udveksles flere anmodninger eller svar.
5. Hver medlemsstat afholder sine egne omkostninger i forbindelse med forvaltning, anvendelse og vedligeholdelse af de i stk. 4 nævnte softwareapplikationer.

<sup>32</sup> Rådets afgørelse 2008/616/RIA af 23. juni 2008 om gennemførelse af afgørelse 2008/615/RIA om intensivering af det grænseoverskridende samarbejde, navnlig om bekæmpelse af terrorisme og grænseoverskridende kriminalitet (EUT L 210 af 6.8.2008, s. 12).

## Artikel 6

### Meddelelse om manglende betaling af en vejafgift

6. Den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, beslutter, hvorvidt der skal foretages en opfølgning på den manglende betaling af denne afgift.

Beslutter medlemsstaten, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, at foretage en sådan opfølgning, meddeler den pågældende medlemsstat dette til ejeren, indehaveren af køretøjet eller den person, der på anden måde er identificeret som mistænkt for manglende betaling af vejafgiften, i overensstemmelse med national lovgivning. Meddelelsen skal i overensstemmelse med national lovgivning omfatte oplysninger om de juridiske følger på den medlemsstats område, hvor manglende betaling af en vejafgift i henhold til denne medlemsstats lovgivning blev konstateret.

7. Medlemsstaten, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, giver i overensstemmelse med sin lovgivning, når den sender meddelelsen til ejeren, indehaveren af køretøjet eller den person, der på anden måde er identificeret som mistænkt for manglende betaling af en vejafgift, alle relevante oplysninger, navnlig arten af den manglende betaling af vejafgift, sted, dato og tidspunkt for overtrædelsen, titlen på de tekster i den nationale lovgivning, som overtrædelsen vedrører, og sanktionen samt, hvis det er relevant, oplysninger om den anordning, der er anvendt til at afsløre overtrædelsen. Til formålet kan den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, bruge modellen i bilag III.

8. Beslutter medlemsstaten, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, at iværksætte en opfølgning på den manglende betaling af en vejafgift, skal den, for at sikre respekten for de grundlæggende rettigheder, sende meddelelsen på registreringsdokumentets sprog, hvis det kendes, eller på et af registreringsmedlemsstatens officielle sprog.

## Artikel 7

### Indberetning fra medlemsstaterne til Kommissionen

Hver medlemsstat tilsender Kommissionen en sammenfattende indberetning senest den [4 år efter ikrafttrædelsen af dette direktiv] og hvert andet år derefter.

Den sammenfattende indberetning skal indeholde oplysninger om antallet af automatiserede søgninger foretaget af den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, hos registreringsmedlemsstatens nationale kontaktpunkt som følge af manglende betaling af vejafgifter konstateret på dens område samt arten af den manglende betaling af en vejafgift, hvorom der blev indgivet anmodninger, og antallet af resultatløse anmodninger.

Den sammenfattende indberetning skal endvidere indeholde en beskrivelse af situationen på nationalt plan med hensyn til den opfølgning, der sker på manglende betaling af vejafgifter, på grundlag af den andel af sådanne manglende betalinger af vejafgifter, der er blevet fulgt op med meddelelser.

## Artikel 8

### Databeskyttelse

9. Bestemmelserne i forordning (EU) 2016/679 og de nationale love eller administrative bestemmelser, der gennemfører direktiv (EU) 2016/680, finder anvendelse på personoplysninger, der behandles i medfør af dette direktiv.

10. Medlemsstaterne skal sikre sig, at de personoplysninger, der behandles i medfør af dette direktiv, inden for en rimelig tidsfrist berigtiges, hvis de er urigtige, slettede eller er blevet begrænset, samt at der fastsættes en frist for lagringen af data i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679 og de nationale love eller administrative bestemmelser, som gennemfører direktiv (EU) 2016/680.

Medlemsstaterne skal sikre sig, at alle personoplysninger, der behandles i medfør af dette direktiv, udelukkende bruges med det formål at lette udvekslingen af oplysninger på tværs af landegrænser vedrørende manglende betaling af vejafgifter, og at de registrerede personer har samme ret til information, til indsigt i, berigtigelse, sletning og blokering af deres personoplysninger, til erstatning og til retlig prøvelse som dem, der er vedtaget i henhold til forordning (EU) 2016/679 og de nationale love eller administrative bestemmelser, som gennemfører direktiv (EU) 2016/680.

11. Enhver berørt person har ret til at få oplyst, hvilke af de i registreringsstaten registrerede personoplysninger der er blevet fremsendt til den medlemsstat, hvor en manglende betaling af vejafgift blev konstateret, herunder datoen for anmodningen og den kompetente myndighed i den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret.

#### Artikel 9

#### Rapport

Kommissionen skal senest den [5 år efter ikrafttrædelsen af dette direktiv] forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes anvendelse af artikel 6 og 7 i dette direktiv. Kommissionen fokuserer i sin rapport især på og fremsætter eventuelt forslag vedrørende følgende forhold:

- en vurdering af, hvor effektivt artikel 6 og 7 bidrager til at nedbringe antallet af tilfælde med manglende betaling af vejafgifter i Unionen
- en vurdering af, om der er behov for yderligere at lette håndhævelsen på tværs af landegrænser af betaling af vejafgifter i Unionen ved at registreringsmedlemsstaten etablerer en bistandsmekanisme, hvormed den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, bistås med at inddrive vejafgifter og bøder.

#### Artikel 10

#### Delegerede retsakter

12. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 11 med henblik på at ændre bilag I og IV for at tilpasse dem til den tekniske udvikling.

13. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 11 vedrørende fastlæggelsen af de tekniske specifikationer og krav til EETS og det aftalemæssige regelsæt vedrørende udbuddet heraf, bl.a. EETS-udbyderes, bompenggeopkræveres og EETS-brugeres rettigheder og forpligtelser.

14. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 11 vedrørende administrative ordninger, beskyttelsesklausuler og en forligsprocedure mellem bompengeopkrævere og EETS-udbydere.
15. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 11 med henblik på at ajourføre bilag II for at tage højde for relevante ændringer, som foretages af Rådets afgørelse 2008/615/RIA<sup>33</sup> og 2008/616/RIA, eller hvis det er påkrævet i henhold til andre relevante EU-retsakter.

#### *Artikel 11*

#### **Udøvelse af de delegerede beføjelser**

16. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
17. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [datoen for dette direktivs ikrafttræden].
18. Den i artikel 10 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
19. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.<sup>34</sup>
20. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
21. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

↓ 219/2009 artikel 1 og bilag pkt.  
7.7.

#### ~~Artikel 5~~

#### **Udvalgsprocedure**

- ~~1. Kommissionen bistås af et udvalg for elektronisk opkrævning af bompenge.~~

<sup>33</sup> Rådets afgørelse 2008/615/RIA af 23. juni 2008 om intensivering af det grænseoverskridende samarbejde, navnlig om bekæmpelse af terrorisme og grænseoverskridende kriminalitet (EUT L 210 af 6.8.2008, s. 1).

<sup>34</sup> EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

~~2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50 (tilpasset)

## Artikel ~~6~~ 12

### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme ~~dette direktiv~~  artikel 1, artikel 3 til 8 og bilag II og III senest den [18 måneder efter ikrafttrædelsen af dette direktiv]  ~~inden den 20. november 2005~~. De ~~meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser~~  tilsender straks Kommissionen teksten til disse foranstaltninger  ~~samt en sammenligningstabel over disse bestemmelser og de tilsvarende bestemmelser i dette direktiv.~~

~~Disse love og bestemmelser~~  Foranstaltningerne  skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning.  De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv.  ~~De nærmere regler for~~  Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for  henvisningen  og træffer bestemmelse om affattelsen af den nævnte oplysning  ~~fastsættes af medlemsstaterne.~~

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

---

↓ nyt

## Artikel 13

### Ophævelse

Direktiv 2004/52/EF ophæves med virkning fra den [dagen efter den dato, der er angivet i artikel 12, stk. 1, første afsnit], uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til den i bilag V, del B, angivne frist for gennemførelse i national ret af direktivet.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag VI.

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50

## Artikel ~~7~~ 14

### Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.



---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50
---

*Artikel ~~8~~ 15*

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne  
Formand*

*På Rådets vegne  
Formand*