



DET KONGELIGE  
UTENRIKSDEPARTEMENT

# Prop. 39 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer

*Tilråding fra Utenriksdepartementet 23. november 2012,  
godkjent i statsråd samme dag  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### 1 Bakgrunn

EØS-komiteen besluttet 7. juli 2006 å innlemme europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet av 29. april 2004 i vedlegg XIII (transport) til EØS-avtalen, heretter kalt EFC-direktivet (Electronic Fee Collection). EFC-direktivet regulerer samvirke mellom elektroniske betalingssystemer i Fellesskapet og fastsetter rammevilkår for at europeiske elektroniske betalingssystemer på veg skal kunne kommunisere med hverandre (interoperabilitet).

Stortingets samtykke til godkjennelse av EØS-komiteens beslutning er nødvendig fordi direktivet vurderes å være en sak av særlig viktighet, jf. Grunnloven § 26.

EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 og Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 i norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

### 2 Generelt om direktivet

Direktivet legger opp til at trafikanter kun skal måtte gå til anskaffelse av én betalingsbrikke ved kjøring i Europa - én europeisk elektronisk betalingstjeneste - heretter kalt EETS (European Electronic Toll Service). EETS skal utelukkende gjøres gjeldende for selve betalingen og skal ikke påvirke nasjonal avgiftspolitik, avgiftsnivå eller bruk av inntekter.

EFC-direktivet er et rammedirektiv. Innhold i EETS blir fastlagt ved arbeid i ulike fora, bl.a. i komitologikomiteen knyttet til EFC-direktivet (EFC-komiteen), der Norge deltar som observatør uten stemmerett.

Det nærmere innholdet i EETS, i form av de teknologiske og funksjonelle kravene til tjenesten, defineres i kommisjonsbeslutning 2009/750/EF av 6. oktober 2009. Denne rettsakten er til vurdering i EØS/EFTA-statene for innlemmelse i EØS-avtalen. Kommisjonen legger etter planen ikke opp til flere definisjonsbeslutninger.

EFC-direktivet legger til grunn at krav til EETS skal være gjeldende i medlemsstatene 3 år

etter at kommisjonsbeslutning 2009/750/EF trer i kraft. Da beslutningen ble vedtatt 6. oktober 2009, skal kravene i prinsippet være gjeldende fra 6. oktober 2012.

Kommisjonsbeslutning 2009/750/EF vurderes fra norsk side å være EØS-relevant og akseptabel. Endelig klarering av innlemmelse i EØS-avtalen har imidlertid avvventet Stortingets behandling av denne proposisjonen.

### 3 Nærmere om direktiv 2004/52/EF

EFC-direktivet legger til rette for at en trafikant må skaffe seg én betalingsbrikke ved kjøring i Europa, en såkalt EETS. EETS skal utelukkende gjelde ved selve betalingen og skal ikke påvirke nasjonal avgiftspolitik, avgiftsnivå eller bruk av inntekter.

EETS skal med enkelte unntak gjelde for alle former for automatisk betalingsinnkreving på alle deler av vegnettet: byområder, mellom større byer, på motorveger, større og mindre veger samt på ulike typer anlegg, som for eksempel tunneler, bruer eller ferjer. Det skal kunne gis unntak for rent lokale system, der kostnadene ikke står i forhold til nytten. Målet i direktivet er at minst 50 pst. av brukerne ved hver betalingsstasjon skal betale elektronisk.

EETS skal tilbys på en ensartet måte uavhengig av registreringssted for kjøretøyet, nasjonal tilhørighet for brukeren, tilhørighet for operatør (selskapet som krever inn betaling for bruk av vegen gjennom drift av betalingsstasjon), tilhørighet for utsteder (selskapet som inngår kontrakt med brukeren, distribuerer brikke og formidler betalinger mellom bruker og operatør), samt hvor på vegnettet innkrevingen skal skje. Hver operatør skal legge til rette for at EETS skal kunne brukes på sitt respektive betalingsanlegg. Potensielle EETS-utstedere skal inngå avtaler med hver operatør om bruk av tjenesten. Brukerne kan velge mellom å bruke EETS-tjenesten eller fortsette med lokal/nasjonal løsning.

Forpliktelser som følger av direktivet er:

- *EETS-register*: Krav til hver medlemsstat om opprettelse av nasjonale elektroniske registre som skal omfatte opplysninger om bl.a. operatør, teknologi som anvendes, vilkår for bruk av EETS-brikker i Norge og opplysninger om utstedere i Norge. Registerne skal være å jour, og offentligheten skal ha elektronisk tilgang til dem.

- *Sertifiseringsorgan*: Statlige myndigheter skal utpeke et organ som gis fullmakt til å sertifisere potensielle norske EETS-utstedere.
- *Twisteløsningsorgan*: Det skal utpekes et tvisteløsningsorgan som skal megle ved tvister mellom EETS-utstedere og operatører.
- *Forholdet mellom utsteder og operatør*: EETS-utstederen skal være en rendyrket kommersiell rolle. Myndighetene skal sørge for at det ikke på noen måte foregår krysssubsidiering ved at innkrevde penger direkte eller indirekte subsidierer kommersiell virksomhet. I praksis vil det si at ingen av dagens norske bompengeselskap kan utstede EETS-brikker. Det er imidlertid ingen juridiske begrensninger mot at de fortsetter å utstede AutoPASS-brikker som tidligere.
- *Prosedyrer for registrering av EETS-utstedere*: Norge må sette opp prosedyrer for godkjenning av EETS-utstedere som ønsker å tilby tjenesten for norske betalingsanlegg.
- *Lesing av europeisk mikrobølgebasert-standard på vegkantutstyr*: Norske betalingsstasjoner må kunne lese mikrobølgebaserte europeiske brikker. Denne oppgraderingen gjøres allerede i forbindelse med EasyGO+ (se omtale under kapittel 7).
- *Testing av brikker*: Norge må sikre at potensielle EETS-utstedere har brikker som fungerer på et tilfredsstillende nivå i norske betalingsstasjoner. Testprosedyrer utarbeides i forbindelse med EasyGO+ (se omtale under kapittel 7).
- *Utstedergodtgjørelse*: EETS-utstedere som ønsker å formidle betalinger gjort ved norske betalingsanlegg, skal forhandle med norske operatører om passende kompensasjon for å yte denne tjenesten. Det legges til grunn at Statens vegvesen vil forhandle med potensielle EETS-utstedere på vegne av norske operatører.

Sentrale problemstillinger som behandles på europeisk nivå er blant annet:

- Standardisering innen både mikrobølge- og satellittbaserte systemer, samt sameksistens mellom disse.
- Soliditetskrav til EETS-utstedere.
- Hvor strenge krav som skal stilles til EETS-utstedere vedrørende dekning av alle medlemsland.
- Kommersielle vilkår for EETS-utstedere.
- Testing av brikker og kostnader knyttet til dette.
- Flere andre forhold knyttet til opprettelse og drift av tjenesten.

Av direktivet følger det videre at innføring av EETS skal kunne ivareta både systemer som er basert på mikrobølgeteknologi (Dedicated Short-Range Communications- DSRC) og systemer som er basert på satellitt-/mobilkommunikasjonsteknologi (autonome systemer). Det er utover dette åpnet for å kunne tillate kjøretøy å være koplet til andre teknologier, som for eksempel fartsskriver (digital tachograf).

#### **4 Beslutningen i EØS-komiteen**

---

Ifølge EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 skal EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) endres.

*Artikkel 1* slår fast at europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/527EF av 29. april 2004 tas inn i EØS-avtalens vedlegg XIII

*Artikkel 2* bestemmer at teksten til direktiv 2004/52/EF, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

*Artikkel 3* slår fast at beslutningen trer i kraft 8. juli 2006, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1.

*Artikkel 4* bestemmer at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

#### **5 Forholdet til norsk rett**

---

Innlemming av EFC-direktivet i EØS-avtalen krever ikke lovendring. Det kreves ingen endring i den norske personopplysningsloven som bygger på personverndirektivet og vil gjelde for all behandling av personopplysninger som ledd i EETS.

Gjennomføring av EFC-direktivet i norsk rett vil skje ved forskrift med hjemmel i vegloven av 21. juni 1963, § 62, jf. § 27. Vegloven inneholder nærmere regler for innkreving av bompenger på offentlig veg i Norge. Vegloven § 27 gjelder vedtak om at det skal kreves bompenger, størrelsen på bompengene samt vilkår om bestemt bruk av inntektene. Ifølge vegloven § 62 kan det utformes forskrifter til gjennomføring og utfylling av reglene i loven.

#### **6 Vurdering**

---

Behandling av personopplysninger ved bruk av EETS skal skje i henhold til Europaparlaments- og

Rådsdirektiv 95/46/EØF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i samband med behandling av personopplysninger og fri utveksling av slike opplysninger (personverndirektivet) og i tråd med Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2002/58/EØS av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og vern av privatlivets fred i den elektroniske kommunikasjonssektor (direktivet om personvern og elektronisk kommunikasjon).

AutoPASS-brikkene har en teknologi som innebærer at kjøretøy som passerer gjennom spesielle felt med antenner og avlesningsutstyr, blir registrert. Avlesing av passering kan skje uten at trafikanten er kjent med det. Det er derfor viktig å informere godt om dette.

Behandling av personopplysninger i AutoPASS-anlegg skal skje i henhold til det samtykket som brukeren gir ved inngåelse av avtale med sitt selskap. Trafikanter som har inngått en avtale, skal alltid få informasjon om formålet med registrering i samband med passering. Denne informasjonen formidles i forbindelse med avtaledokumentet. Informasjonen er også tilgjengelig i forkant av avtaleinngåelsen. Registrering i samband med passering skjer i samsvar med forutsetningene i personopplysningsloven.

Det understrekes at kundene står fritt til å velge å bruke EETS. For de som knytter seg til EETS, må personvern hensyn ivaretas.

Samferdselsdepartementet er i gang med å gjennomgå rutiner for bl.a. registrering, lagring, utlevering og sletting av data i AutoPASS-anlegg. Arbeidet skjer i samarbeid med berørte departementer, Statens vegvesen og Datatilsynet. Herunder vurderes muligheten for å utvikle løsninger som gir reelle alternativ for anonym ferdsel. Brukere som velger ikke å knytte seg til EETS, vil kunne velge nasjonale løsninger som tilbys.

#### **7 Administrative og økonomiske konsekvenser**

---

Da det fremdeles gjenstår konkretisering knyttet til sentrale problemstillinger, og EETS-tjenesten ennå ikke er i operativ virksomhet, er det i dag ikke full oversikt over de administrative og økonomiske utfordringer som innføringen av EFC-direktivet vil medføre. I første rekke vurderes det imidlertid å være snakk om utfordringer knyttet til organisatoriske forhold ved bompengefinansiering/køprising og forhold knyttet til personvern hensyn.

EETS kan etableres med basis i den infrastrukturen som er etablert med AutoPASS. Det er

omkring 1,6 millioner AutoPASS-brikker i bruk i Norge i dag.

Den norske bompengereordningen er samordnet i Norge gjennom Auto PASS Samordnet Betaling (ASB) og i Skandinavia (Norge, Sverige og Danmark) gjennom EasyGO. Dette er i prinsippet regionale modeller av EETS. Statens vegvesen arbeider med utvidelse av EasyGO-samarbeidet til å inkludere Østerrike. Denne tjenesten vil hete EasyGO+, og vil gjelde for tunge kjøretøy (fom 3501 kg). Systemet i Østerrike er i likhet med EasyGO et betalingssystem basert på mikrobølge-teknologi. En implementering av det østerrikske systemet i EasyGO vil kunne bidra til at de løsnin-gene som velges for EETS, ligger nært det norske/nordiske systemet. Grunnen til dette er at EasyGO per i dag er ett av få landsoverskridende system for betaling av bompenger i Europa. EasyGO+ vil trolig være operativt i løpet av første halvår 2013.

EasyGO+ krever endringer i de fleste delene av dagens bompengesystem:

- Auto PASS Samordnet Betaling (ASB)
- Vegkantutstyr
- Grensesnitt mellom vegkantutstyr og sentral-system
- Sentralsystem med nye grensesnitt mot brukere
- Kostnader knyttet til kundeføring og overordnede prosjektkostnader

Kostnaden ved EasyGO+ er anslått til en engangs-utgift på maksimalt 25 mill. kr. Kostnaden for innføring av EETS er anslått å ha en øvre ramme på om lag 25 mill. kr. Implementering av det østerrikske systemet i EasyGO er en løsning som Statens Vegvesen ville ha gjennomført uavhengig av utviklingen av EETS. Gitt at man anser innlemming av det østerrikske systemet i EasyGO som et første skritt i implementeringen av EETS, er anslått total kostnad for innlemmelsen av EFC-direktivet i EØS-avtalen derfor i størrelsesorden 50 mill. kr.

Det understrekes at kostnadsanslaget er usikkert, ettersom det fortsatt gjenstår konkretisering på flere områder før EETS vil kunne bli en realitet. Det vises i den sammenheng til at brikker som er beregnet på satellitt-/mobilbaserte systemer og som vil være grunnlaget for EETS, har en langt høyere kostnad enn en brikke som kun støtter mikrobølge-teknologi. Kostnadene for EETS-brikker med begge teknologier vil falle på brukerne av EETS-tjenesten.

Kostnader som følge av implementering av EFC-direktivet i EØS-avtalen skal ikke medføre behov for økte statlige bevilgninger. Det er en eta-

blert praksis i Norge at kostnader ved etablering av system i bompengeanlegg reflekteres gjennom bompengetaksten. Dette plasserer kostnaden hos brukerne. Kostnader som vil komme som følge av EFC-direktivet, vil ut fra et slikt prinsipp være kostnader bompengeselskapene selv må bære. Det antas for øvrig at en betydelig del av kostnadene vil kunne dekkes inn ved at stadig flere utenlandske kjøretøy vil betale via sin avtale med sin utsteder.

## 8 Konklusjon og tilråding

Innlemming av EFC-direktivet i EØS-avtalen vil innebære en videreføring av prinsipp som allerede gjelder for bompengeneinnkreving i Norge. Norge er et foregangsland når det gjelder samordnet elektronisk betalingstjeneste på veg gjennom AutoPASS Samordnet Betaling (ASB), da opp mot 90 pst. av alle bompenger i Norge allerede kreves inn med AutoPASS. ASB er blitt godt mottatt av et flertall av trafikantene.

EFC-direktivet og den europeiske bompengetjenesten EETS vil være viktig for norske trafikanter. Ikke minst næringstransporter vil ha stor nytte av denne typen samordning av betalingssystem som gir forenklinger i forhold til bl.a. administrasjon av avtaler og forretningsdrift. EETS vil gjøre det enklere for trafikanter å betale i ulike system uten å måtte stoppe. Økt andel elektronisk betaling vil gi reduserte driftskostnader. EETS vil også kunne bidra til at en oppnår betaling fra en større andel utenlandske kjøretøy enn i dag.

Både systemer basert på mikrobølge-teknologi og systemer som er basert på satellitt-/mobilkommunikasjonsteknologi, benyttes i Europa i dag. Det legges til grunn at de to teknologiene skal kunne nyttes i sameksistens uten tidsavgrensning. Sameksistens mellom systemene var under utarbeidelsen av EFC-direktivet et viktig prinsipp for Norge, ettersom det åpner for fortsatt bruk av AutoPASS-systemet. Samtidig blir det fremhevet en klar satsing innenfor satellitt-/mobilbaserte system, og det anbefales at en nytter slike løsninger ved etablering av nye systemer. Det gjenstår mye arbeid innenfor standardisering og teknologitvikling før satellitt-/mobilbaserte systemer vil være konkurransedyktige med mikrobølgebaserte systemer. For eksempel er det europeiske satellittnavigasjonssystemet Galileo en viktig forutsetning for at denne satsingen skal kunne lykkes.

Samferdselsdepartementet understreker at det foreligger usikkerhet om de økonomiske og

administrative konsekvenser. Departementet har likevel ingen grunn til å anta at økonomiske konsekvenser vil kunne ligge i en helt annen størrelsesorden enn det som er angitt i denne proposisjonen. Det legges til grunn at kostnader knyttet til direktivet dekkes av bompengeselskapene. Implementering av direktivet vil ikke medføre behov for økte statlige bevilgninger. Departementet legger til grunn at hensynet til personverninteresser må stå sentralt ved implementeringen av EFC-direktivet i Norge

Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet vil fortsette å arbeide for norske interesser i den videre prosessen med konkretisering av sentrale forhold knyttet til EFC-direktivet og EETS, bl.a. gjennom deltakelse i komitologikomiteen.

Samferdselsdepartementet tilrår at Norge godkjenner EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer.

Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer.

---

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer, i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### **til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer**

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer.

---

## Vedlegg 1

# EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt "avtalen", særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

- 1) Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006<sup>1</sup>.
- 2) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet<sup>2</sup>, rettet ved EUT L 200 av 7.6.2004, s. 50, skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

### Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 18a (europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/62/EF) skal nytt nr. 18b lyde:

"18b. **32004 L 0052:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet

<sup>1</sup> EUT L 245 av 7.9.2006, s. 18, og EØS-tillegget til EUT nr. 44 av 7.9.2006, s. 15.

<sup>2</sup> EUT L 166 av 30.4.2004, s. 124.

(EUT L 166 av 30.4.2004, s. 124), rettet ved EUT L 200 av 7.6.2004, s. 50."

### Artikkel 2

Teksten til direktiv 2004/52/EF som rettet ved EUT L 200 av 7.6.2004, s. 50, på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

### Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 8. juli 2006, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1<sup>3</sup>.

### Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 7. juli 2006

For EØS-komiteen  
*Oda Helen Sletnes*  
Formann

<sup>3</sup> Forfatningsrettslige krav angitt.

## Vedlegg 2

# Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF 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 fellesskap, særlig artikkel 7 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>1</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>2</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>3</sup> 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<sup>4</sup> ble Kommisjonen og medlemsstatene oppfordret til å utvikle en strategi for å skape konvergens mellom elektroniske avgiftsinnkrevningssystemer for å oppnå et egnet nivå for samvirkingsevne på europeisk plan. Kommisjonsmeldingen om samvirkingsevne mellom elektroniske avgiftsinnkrevningssystemer 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 elektro-

niske bompengesystemer med frekvenser på 5,8 GHz, basert på vedtaket om tekniske førstandarder i 1997. Førstandardene 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) Utstyrsprodusenter 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.
- 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.

<sup>1</sup> EUT C 32 av 5.2.2004, s. 36.

<sup>2</sup> EUT C 73 av 23.3.2004, s. 54.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> EFT C 194 av 25.6.1997, s. 5.

- 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 nabostatens 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 kostnadsmessige, sikkerhetsmessige og juridiske grunner.
- 10) Kunstige hindringer for det indre markeds virkemåte bør fjernes, og medlemsstatene og Fellesskapet bør få mulighet til å gjennomføre ulike 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 nødansvarstjenester. 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 samvirkningsevne 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<sup>5</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon<sup>6</sup>. 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 samvirkningsevne 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 bompengepåleggere, 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<sup>7</sup> –

## VEDTATT DETTE DIREKTIV:

### Artikkel 1

#### Formål

1. I dette direktiv fastsettes de vilkår som er nødvendige for å sikre samvirkningsevne mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet. Direktivet får anvendelse på

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37.

<sup>7</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

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.

2. Dette direktiv får ikke anvendelse på:
  - a) bompengesystemer hvor det ikke er mulighet for elektronisk innkreving,
  - b) elektroniske bompengesystemer som ikke krever montering av utstyr i kjøretøy,
  - c) 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:
  - a) satellittposisjonering,
  - b) mobilkommunikasjon som benytter GSM-GPRS-standarden (referanse GSM TS 03.60/23.060),
  - c) 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 ord-

ninger 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 satellittposisjonering- 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 utsteder 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<sup>8</sup> 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<sup>9</sup> og rådsdirektiv 89/336/EØF av 3. mai 1989 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37. Direktivet sist endret ved tilredelsesakten av 2003.

<sup>9</sup> EFT L 91 av 7.4.1999, s. 10. Direktivet endret ved forordning (EF) nr. 1882/2003.

*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.

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 Strasbourg, 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 bompengetyperne (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.

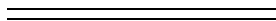
<sup>10</sup> EFT L 139 av 23.5.1989, s. 19. Direktivet sist endret ved direktiv 93/68/EØF (EFT L 220 av 30.8.1993, s. 1).

## 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) Parametrer 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 bompengtjenesten, herunder prosedyrer for konfliktløsning.









Tykk: AS O. Fredr. Arnesen. November 2012

241491