

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

22. maj 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om forslag til direktiv om udbredelse af og indbyrdes kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer i Fællesskabet, KOM(2003) 132.

Anders Fogh Rasmussen

Dato : 20. maj 2003
J.nr. : 129-182
Sagsbeh. : CLJ/RFr, lokaltelefon 27852
Org. enhed : 3. Kontor

Grundnotat om forslag til direktiv om udbredelse af og indbyrdes kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer i Fællesskabet, KOM (2003) 132

Resumé: Hensigten med direktivforslaget er, dels at sikre kompatibilitet mellem bompengesystemerne, og dels at oprette en europæisk bompengetjeneste, der for det første kan sikre den fornævnte kompatibilitet og for det andet kan sikre at brugere kun behøver ét abonnement for kørsel på betalingsvejinfrastrukturer i hele Fællesskabet.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-traktaten, artikel 71, stk. 1 og vedtages efter proceduren med fælles beslutningstagning.

Forslaget er ledsaget af en meddelelse om udviklingen af det transeuropæiske transportnet: Nyskabende finansieringsformer, kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer. I meddelelsen redegøres der for at Fællesskabet med Maastrichttraktaten i 1993 fik til opgave at opstille et sæt retningslinier til udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Nettet består af vigtige europæiske infrastrukturer, der skal udvikles og udbygges for at få det indre marked og transport af varer i EU til at fungere optimalt.

EU's kommende udvidelse og den forventede stigning i trafikmængden i hele EU samt mangel på nationale investeringer i infrastruktur har ifølge Kommissionen skabt et stort behov for at tænke i nye finansieringsbaner på fællesskabsniveau, herunder en bedre koordinering af offentlig og privat finansiering af det transeuropæiske transportnet.

I den nye løsningsmodel foreslås navnlig for grænseoverskridende projekter en bedre synergi mellem de offentlige investeringer, etablering af juridiske og finansielle forvaltningsstrukturer, der er baseret på modellen for den europæiske selskabsret, samt en aktiv indsats for at inddrage private investorer v.h.a. koncessionsaftaler,

inddragelse af private partnere allerede i projekteringsfasen og give mulighed for forrentning af den indledende investering. Endvidere etablering af et stabilt og forudsigeligt regelsæt på fællesskabsplan vedrørende betalingen, som sikrer en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturene og gør dem mere rentable og tiltrækkende for investorerne. Endelig kan det også overvejes, mener Kommissionen, at forøge midlerne til det transeuropæiske transportnet og optage lån eller stille fællesskabsgarantier. Til sidst nævnes det, at Europa-Parlamentet har foreslået oprettelse af en europæisk transportfond, som skal være et finansielt instrument med betydelige budgetbevillinger og finde anvendelse i alle EU's medlemsstater inden for alle transportformer.

Meddelelsen følges af et direktivforslag om udbredelse af og indbyrdes kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer i Fællesskabet. Kommissionen tager vedrørende direktivforslaget udgangspunkt i, at man i forbindelse med kørsel med personbiler og især lastbiler i stigende grad pålægges at benytte forskellige betalingssystemer forskellige steder i Europa. En fortsættelse af denne udvikling kan specielt for lastbiler, der kører i international transport, føre til uforholdsmæssigt store udgifter til forskelligt apparatur, som skal installeres i førerhuset. Desuden opkræves afgiften for hvert betalingssystem separat, hvilket både er besværligt og kan medføre, at chauffører må køre med større pengemængder.

Denne udvikling er, ifølge forslaget, til hinder for personer og varers fri bevægelighed, og bør derfor afløses af ét betalingssystem med én opkrævning. Kommissionen anfører endvidere, at en fjernelse af disse hindringer og indførelsen af ét betalingssystem ikke bør forhindre hverken medlemsstaterne eller EU i at indføre forskellige afgiftspolitikker på lokalt, nationalt eller internationalt niveau.

Kommissionen bemærker, at der kan køre væsentligt flere køretøjer per time gennem et automatisk bompengelanlæg i forhold til et manuelt opkrævningsanlæg. Ved overgang til et fælles automatisk betalingssystem, kan man mindske kødannelser og uheld ved betalingsstationerne, idet abonnenter af det fælles betalingssystem kan køre mere gnidningsfrit igennem ad særlige vognbaner. Overgang til automatisk opkrævning vil derfor øge betalingsstationernes kapacitet, såfremt der er tilstrækkeligt med abonnenter og sådanne vognbaner til rådighed.

Hensigten med direktivforslaget er, dels at sikre kompatibilitet mellem bompengesystemerne, og dels at oprette en europæisk bompengetjeneste, der for det første kan sikre den fornævnte kompatibilitet og for det andet kan sikre at brugere kun behøver ét abonnement for kørsel på betalingsinfrastrukturer i hele Fællesskabet. Kommis-

sionen anfører i artikel 1 i forslaget, at det finder anvendelse på alle dele af Fællesskabets vejnet, i byområder og mellem større byer, på motorveje, større eller mindre veje samt på forskellige anlæg, som f.eks. tunneler, broer eller færger osv.

Direktivforslaget tager udgangspunkt i at der eksisterer to elektroniske betalingssystemer baseret på kortrækkende mikrobølgeteknologi ved 5,8 GHz. Disse bygger på Den Europæiske Standardiseringsorganisations (CEN) præstandarder fra 1997, men disse er ikke fuldt ud kompatible. Desuden foregår en udvikling inden for satellitpositions- (GNSS) og mobilkommunikationssystemer (GSM/GPRS), der vil give tekniske fordele i forhold til mikrobølgeteknologien. Hvor mikrobølgeteknologien kræver udstyr i vejkanten samt fysiske betalingsstationer, kan man med de førnævnte systemer nøjes med et apparat i køretøjet, der kan kommunikere med satellit- og mobilsystemer. Ydermere kan satellitpositions- og mobilkommunikationssystemer bruges til at informere trafikanterne om sikkerhed, kødannelser og andre oplysninger i modsætning til mikrobølgeteknologien. Desuden er satellitpositions- og mobilkommunikationssystemer, bedre egnet til zoneopkrævninger, eksempelvis i bykernerne. I forslaget opstilles en tidsplan for kompatibiliteten og en gradvis overgang fra mikrobølgeteknologien til satellitpositions- og mobilkommunikationssystemer.

En europæisk bompengtjeneste

Forslaget foreskriver oprettelse af en europæisk bompengtjeneste (European Electronic Toll Service – EETS) fra 1. januar 2005. Tjenesten omfatter alle vejinfrastrukturer i Fællesskabet, hvor bompengene opkræves. Tjenesten skal sikre at kunden kun behøver én abonnementsaftale, og at der kan tegnes abonnement hos alle operatører, der forvalter en del af dette vejnet. Desuden skal tjenesten forvaltes ensartet i hele Fællesskabet, og der må ikke diskrimineres på baggrund af nationalt tilhørsforhold, indregistreringssted m.m. Kommissionen angiver, at tjenesten ikke påvirker hverken afgiftens størrelse eller anvendelsesformål.

Desuden skal den europæiske bompengtjeneste varetage klassifikation af køretøjer, et aftalememorandum og transaktionsmodeller infrastrukturforvalterne imellem, således at idéen om ét abonnement kan gennemføres.

I forbindelse med udveksling af oplysninger skal den europæiske bompengtjeneste stå for godkendelse af tekniske løsninger hertil, således, at personoplysninger beskyttes.

Tjenesten skal ydermere iværksætte og føre tilsyn med den tekniske standardisering og foretage tekniske tilpasninger m.h.t. kompatibilitet i form af videreudvikling og indførelse af ny teknologi i tjenesten. Tjenesten udarbejder godkendelsesprocedurer for udstyr placeret i køretøjer og i vejkanten.

Den behandling af personoplysninger, der er nødvendig med henblik på den europæiske bompengtjenestes funktion, foregår i overensstemmelse med de europæiske normer for beskyttelse af fysiske personers grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, især retten til privatlivets fred bl.a. direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF.

Tidsplan for indførelse og udfasning af systemerne

I første omgang koncentrerer forslaget sig om de tunge køretøjer, idet systemet ikke i første fase gøres obligatorisk for personbiler.

Fra 1. januar 2005, hvor den europæiske bompengtjeneste træder i kraft, skal operatørerne tilbyde udstyr for alle køretøjer over 3,5 ton og/eller med over 9 siddepladser, og dette udstyr skal kunne benyttes til alle bompengesystemer i drift i Fællesskabet. Desuden skal alle nye bompengesystemer, taget i brug efter 1. januar 2005, og som er obligatoriske for lastbiler og/eller busser, benytte mindst én af de tre teknologier: satellit, mobil eller mikrobølge. Det installerede udstyr kan ligeledes forbindes med køretøjets elektroniske fartskrivere med henblik på at beregne de skyldige afgifter.

I anden fase forbydes mikrobølgeteknologien i nye anlæg, og der sættes alene på en kombination af satellit- og mobilteknologi. Mikrobølgeteknologien kan dog fortsat benyttes af anlæg etableret før 2008, men skal helt opgives før 2012. En strategi herfor planlægges og gennemføres i denne periode.

I tredje fase skal operatørerne tilbyde tjenesten for alle andre typer af køretøjer senest fra 2010.

Kommissionen skal bistå at et bompeng udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand efter proceduren om forskriftsudvalg.

Medlemsstaterne skal sætte de nødvendige love og bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. juni 2004.

2. Gældende dansk ret

Der er ikke dansk lovgivning på området.

3. Høring

Sund og Bælt A/S (S&B) og Øresundsbro Konsortiet (ØSK) som har udarbejdet et fælles hørings svar hilser den europæiske diskussion om brugerbetalt infrastruktur velkommen, og finder at man fra dansk side bør deltage aktivt i denne diskussion.

S&B og *ØSK* er tilhængere af en øget standardisering af de automatiske bompengesystemer i EU-landene. *S&B* og *ØSK* deltager i det EU støttede PISTA projekt, som har til formål at øge interoperabiliteten mellem de forskellige systemer. I PISTA samarbejdet deltager operatører af bompengesystemer fra Danmark, Sverige, Frankrig, Italien, Spanien og Grækenland.

S&B og *ØSK* finder imidlertid det foreliggende direktivforslag problematisk. For det første mener *S&B* og *ØSK*, at forslaget bygger på forkerte forudsætninger om mikrobølgeteknologiens anvendelsesmuligheder, som er den nuværende standard inden for automatiske bompengesystemer og som anvendes på Storebæltsbroen og Øresundsbroen (BroBizz). For det andet medfører direktivet en omlægning af bompengesystemerne til satellitpositionsteknologiens anvendelsesmuligheder (GPS og på sigt Galileo), som på nuværende tidspunkt ikke er afprøvet i praksis, og som ikke er tilstrækkeligt præcis til at kunne identificere køretøjet, mens det passerer en konkret bane. Det virker derfor overilet at fremsætte forslag om, at mikrobølgeteknologien ikke skal anvendes efter 2012 i europæiske anlæg. Dermed risikerer *S&B* og *ØSK* at skulle foretage meget store investeringer i omlægning til ny teknologi uden at få et bedre system. For det tredje forekommer tidshorizonten meget kort, idet man allerede om halvandet år skal kunne servicere en europæisk bompengtjeneste med udstyr som er kompatibelt på alle systemer inden for EU. Dette virker tidsmæssigt urealistisk.

Broselskaberne ønsker endvidere at deltage i det udvalgsarbejde, der påtænkes nedsat.

Dansk Transport og Logistik (DTL) ser med tilfredshed på, at Kommissionen vil sikre bedre finansieringsinstrumenter og mere effektiv styring til gavn for udviklingen af det transeuropæiske transportnet. *DTL* ser også med tilfredshed på, at der oprettes en europæisk bompengtjeneste, der skal tilbyde alle, der benytter de transeuropæiske vejnet én enkelt abonnementsaftale, der sikrer brugerne nye tjenesteydelser. Det er vigtigt, at de såkaldte bompengesystemer bliver indbyrdes kompatible, så opkrævningsudstyret i biler monteret i ét land også virker i andre EU-lande. *DTL* er derfor enig med Kommissionen i at det haster med at gøre det obligatorisk, at enheder, som er i stand til at aflæse alle de i EU anvendte syste-

mer stilles til rådighed for transportører, der kører international transport.

DTL påpeger samtidigt, at de finder at Kommissionen er for sent ude, og at man allerede nu må have en forpligtelse til at sikre, at de enkelte landes bompengesystemer ikke skaber tekniske handelshindringer i fællesskabet, og *DTL* foreslår derfor at medlemslandene på næste rådsmøde afgiver en bindende erklæring om, at de vil søge samarbejde om de tekniske forhold i deres bompengesystemer.

DTL finder endvidere, at en europæisk bompengtjeneste i sig selv kan medvirke til at sikre finansieringen af vejnettet, og da der ikke bør ske en stigning i det samlede afgiftstryk, må brændstofafgifter og andre afgifter sænkes i takt med, at der indføres nye vejafgifter.

DTL mener at en bedre koordinering af offentlig og privat finansiering af det transeuropæiske transportnet samlet set vil have en større effekt, og *DTL* lægger stor vægt på gennemførelsen af Kommissionens principper om "fair pricing", således at der ikke skabes konkurrenceforvridning mellem forskellige transportmidler, og *DTL* beklager derfor at direktivforslaget kun er rettet mod lastbiler og busser.

DTL er bekymret for at direktivforslaget skal føre til store udviklings- og driftsomkostninger, og finder endelig usikkerheden i satellitpositionssystemet for uacceptabel.

Forenede Danske Motorejere (FDM) bemærker, at en afgørende forudsætning for etablering af et fælles opkrævningssystem i EU er, at man ikke glemmer hensynet til den enkelte borgers retssikkerhed, når det bliver muligt at følge hvert enkelt motorkøretøjs færden i detaljen. *FDM* mener endvidere, at det er nødvendigt, at der foregår en kvalitativ udvælgelse af de instanser, der i et fremtidigt fælles-europæisk system skal stå for opkrævningen af manglende bompengebetaling ved fejl m.m., således at bilisterne får færrest mulige ulemper og kan henvende sig til en kompetent instans, der behandler klager fra brugerne over fejl ved de automatiske bompengeanlæg.

Endelig finder *FDM*, at selve etableringen og eksistensen af sådanne systemer vil føre til en større tilbøjelighed til at udnytte dem, dels til betaling for kørsel på vejene, dels til en overvågning af trafikken og dermed den enkelte borgers adfærd og bevægelsesmønstre. Dette vil kunne udnyttes og i værste fald misbruges til formål, som den oprindelige idé om et fælles-europæisk bompengesystem slet ikke havde til formål.

Det Centrale Handicapråd og De Samvirkende Invalideorganisationer bemærker henholdsvis, at det formodes at standardisering af udstyret tager højde for, at dette også kan installeres/betjenes af personer med funktionsnedsættelser, og at de valgte løsninger ikke må indrettes, så de ikke kan benyttes af eller på nogen måde udelukker mennesker med handicap.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Det er for indeværende uklart om implementeringen af direktivet kræver lovgivning eller kan ske administrativt. Direktivet kan på sigt medføre væsentlige investeringsudgifter for de statsejede bro-selskaber Sund og Bælt A/S og Øresundsbro Konsortiet.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

I Danmark er der ingen direkte samfundsøkonomisk gevinst ved indførelse af fælleseuropæiske elektroniske betalingssystemer. På længere sigt vil det dog formentlig betyde færre omkostninger for det internationale transporterhverv i Danmark som indirekte vil kunne komme til udtryk ved en lavere pris på transport.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Det er anført i forslagets begrundelse, at målene for dette direktiv og særlig den indbyrdes kompatibilitet mellem bompengesystemer i det indre marked og oprettelsen af en europæisk bompengetjeneste for Fællesskabets betalingsvejnet ikke i tilstrækkelig kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af den europæiske dimension bedre kan gennemføres på fællesskabsplan. Regeringen er enig i denne logik.