

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere.

Den kommende tyske vejskat for tunge lastbiler.

Som det fremgik af alm. del – bilag 1268 arrangerede den tyske ambassade i samarbejde med det Tysk-danske Handelskammer den 26. juni en orientering om den kommende tyske vejskat for tunge lastbiler (den såkaldte *Maut*), som indføres den 31. august 2003 og som betyder, at tunge lastbiler over 12 tons afhængig af deres størrelse skal betale mellem 9 og 14 cents pr. kilometer, de kører på de tyske motorveje, der er omfattet af ordningen.

Under orienteringen fortalte repræsentanter fra Toll Collect, som står for opkrævnings-systemet om, hvordan systemet vil virke, ligesom der var lejlighed for tilhørerne til at stille spørgsmål.

Til orientering har jeg vedlagt et par informationssider fra Toll Collects hjemmeside (www.toll-collect.de).

Der er dels et ark om systemet, hvor det fremgår, at brugerne kan betale på 3 måder:

1. Automatisk med en installeret enhed i lastbilen, som via sendemaster langs motorvejene måler den afstand lastbilen er på motorvejen.
2. Via internettet, hvor man på forhånd kan "bestille" sin planlagte rute.
3. Manuelt ved en af de 3.500 opkrævningsterminaler der opstilles ved motorvejene.

Dernæst findes et ark med forskellige informationer om ordningen.

Desuden vedlægges (hentet fra DTL's hjemmeside, www.dtl-dk.dk) en række spørgsmål, som Dansk Transport og Logistik har stillet til Toll Collect samt de svar, som Toll Collect har givet DTL.

Endelig findes (ligeledes hentet fra DTL's hjemmeside www.dtl-dk.dk) et brev, som DTL sammen med en række søsterorganisationer har sendt til EU-kommissærerne Mario Monti og Frits Bolkenstein, hvori de tilkendegiver, at de mener, der er en risiko for kaotiske trafikforhold, når ordningen indføres.

Med venlig hilsen

Jesper Thinghuus,
udvalgssekretær.

About Toll Collect

The new toll system

We have developed an electronic system that is essentially automatic. The aim is to make toll collection and route log-on as simple and convenient as possible for transport companies and truck drivers. Toll Collect achieves two objectives with the new electronic toll system:

- As a service provider for the German Federal Government, we are responsible for the accurate processing of the legally stipulated road tolls.
- As a transport and logistics industry partner, we make every effort to ensure that toll collection is simple, convenient and time saving.

Quick, convenient, electronic

Conventional systems are either based on payments made at toll stations or they use prepaid vignettes. The automatic Toll Collect System electronically calculates the amount of toll while the vehicle is on the road. This makes the process more economical for transport companies and more convenient for truck drivers.

The system is extremely easy to use: an On-Board Unit in the truck determines whether the vehicle is travelling on a toll road or motorway. Using satellite navigation data (GPS), the On-Board Unit calculates the amount of toll for the route travelled and transmits this information to the Toll Collect computing centre. This process is fully automatic. The use of satellite positioning and mobile communications technology guarantees user-friendly operation and maximum reliability.

As an alternative to the On-Board Unit, the system offers the option of logging-on to the selected route via Internet or at one of the Toll Collect terminals before starting the trip. Nearly 3,500 toll station terminals are located at rest and service areas or at border crossings.

Automatic log-on with the On-Board Unit

Automatic toll accounting while the vehicle is on the road is the easiest way to pay truck tolls. This requires an On-Board Unit to be installed in the vehicle. This unit is about the same size as a standard car radio and is easy to use. Before starting the trip, the driver simply enters the number of axles on the truck and a few other details. All of the remaining steps are fully automatic. Once it is activated, the On-Board Unit records all of the toll routes used.

The On-Board Unit transmits the collected data to the Toll Collect computing centre where an invoice listing all of the toll routes used is prepared and sent to the vehicle owner. Payment can be made via direct debit, credit account or fuel card.

Before an On-Board Unit can be installed, the user must be registered with Toll Collect. Our service team issues a vehicle card that can also be used for manual log-on. Once this card is received, an appointment can be arranged with a Toll Collect service partner to have the On-Board Unit installed in the vehicle.

Internet log-on

For registered users who do not have an On-Board Unit installed, Toll Collect offers the option of logging on via the Internet. This requires no additional hardware or software.

Before the trip begins, the transport company or driver enters the vehicle data, route and starting time. This information is stored in the system and the selected route is confirmed. The truck is now authorised to travel on the designated route. The system also offers the practical option of saving vehicle information or frequently used routes on a list of favourites.

At the end of the month, the user receives an invoice with complete

details on all booked routes. An Internet log-on also offers the option of paying via direct debit, credit account or fuel card.

Manual log-on at a toll station terminal

As a third log-on option, 3,500 toll station terminals are available for manual log-on. These user-friendly terminals are located at service areas and filling stations in Germany and along the borders.

The log-on procedure is similar to buying a ticket from a vending machine and takes less than two minutes. Before starting the trip, the driver simply enters the vehicle information, route and start time.

The toll station terminal prints out a ticket that is valid for the selected toll route. Fuel cards, EC or credit cards can be used for payments. A paid ticket authorises the driver to travel on the selected motorway.

Registered system users also have advantages when they log-on manually: the vehicle card speeds up processing time. The toll station terminals read the information stored on the vehicle card in a matter of seconds. Payments can be made via direct debit or credit account transfers.

Toll Collect aims to provide the best possible service. Toll Collect User Service employees help transport companies and truck drivers use the new system and take advantage of all its benefits.

Have a good trip!

Important information about Toll Collect

The most important questions and answers

1. What is Toll Collect?

Last year, Toll Collect GmbH participated in a government invitation to bid on a project for setting up a truck toll collection system in Germany. On 20 September 2002, the Federal Ministry of Transport, Building and Housing awarded the contract to Toll Collect. Toll Collect GmbH is the operating company responsible for implementing this contract.

2. When will distance-based truck tolls be introduced in Germany?

The Toll Collect System will go into effect in Germany on 31 August 2003.

The reason this date was selected: 31 August 2003 falls on a Sunday and is especially well suited for introducing the new truck toll because, with only a few exceptions, trucks are prohibited on German motorways on Sundays. Normal truck traffic is at a standstill and everyone involved, particularly transport companies and drivers, can easily prepare for the new toll regulations.

3. What are the advantages of the Toll Collect System?

With its innovative combination of mobile telecommunications and the GPS Global Positioning System, Toll Collect offers a number of advantages:

It is user-friendly, versatile, and can be deployed worldwide.

In contrast to most conventional vignette systems, the Toll Collect system accounts for the exact number of kilometres travelled and is non-discriminatory. This means that foreign and German users are treated equally and only billed for the distance actually travelled.

The system is compatible with the electronic toll systems deployed in other European countries.

4. Won't the system be confused by the large number of vehicles on multi-lane motorways?

No. The GPS Global Positioning System precisely tracks the position of a vehicle to within a few metres. Similar to receiving a phone call in a crowded place, only your cell phone rings (and not your neighbour's). In other words, the Toll Collect System works accurately and error-free on crowded, multi-lane motorways.

5. How does GPS locate vehicles and recognise toll routes?

With the automatic system, the entire network of toll roads is stored in the On-Board Unit installed in the vehicle. Using the positional data received from the GPS system, the unit determines whether the vehicle is travelling on a toll road and automatically calculates the toll amount based on the stored vehicle information and the actual number of kilometres travelled.

6. How does the On-Board Unit determine whether a truck is travelling on the motorway or on an adjacent road?

With GPS and GSM positioning, the location of the On-Board Unit can be calculated clearly and precisely to within a few metres. At critical points, additional technical components or "support beacons" are used to determine the exact location of the vehicle.

7. How would it affect Toll Collect, if the U.S. Government decided to encrypt or switch off the GPS signal?

Toll Collect is set up to function even under difficult conditions. For this reason, even an encrypted or distorted signal (selective availability) is sufficient to ensure reliable operation. It is highly

로그인

[Log-on now!](#)

Toll station

Do you want to logon road? Our toll stations
[▶ Search now \[pdf\]](#)

On-Board Unit

You can obtain an On your vehicle from one of our partners.

[▶ Service partners in G](#)

[▶ Service partners abro](#)

Find On-Board

Download all you need the toll, the system and
[▶ User information \[pdf\]](#)

[▶ Company brochure \[p](#)

[▶ Toll ordinance \[pdf\]](#)

[▶ Toll rate ordinance \[p](#)

Registration

Register here as a new system.

[▶ Register now!](#)

[▶ Toll exempt \[pdf\]](#)

[▶ General terms and co](#)

Webshop

Exclusive information f
 Collect service partner
[▶ Log-on for service pa](#)

unlikely that GPS will be completely switched off, since GPS is used for commercial purposes worldwide and generates several billion U.S. dollars in annual turnover.

If the GPS system were to break down completely, truck traffic can still rely on the two manual log-on systems (Internet and terminals).

8. How will the toll be paid?

The user has three ways to access the toll system. Log-on can be done automatically via a built-in On-Board Unit or manually via the Internet or at a toll station terminal.

9. How many toll stations and terminals are planned?

Over 3,500 toll station terminals are planned in Germany and in the border areas of neighbouring countries. The terminals will be set up in service areas and filling stations along the motorway.

10. How and when will freight carriers and truck drivers be informed about the system and its functions?

Brochures printed in 17 languages will provide German and foreign freight carriers and users with information about the toll system and the various ways to log on. These brochures are available as downloads on the Internet or can be mail-ordered from our Call Centre.

11. Who is responsible for enforcement?

The government authority responsible for the toll collection system is the Federal Office for Goods Transport (BAG). Toll Collect is only responsible for providing the technical equipment required for toll enforcement.

12. Is there an enforcement system?

Yes. The enforcement system is based on two types of controls:

Stationary enforcement

Permanently installed control bridges equipped with infrared sensors detect approaching trucks. The resulting data is evaluated and compared to the information stored at the control centre. At the same time, information on suspected toll violators can be sent to mobile enforcement officers located at a nearby parking or rest area. If necessary, these officers can pull over the vehicle and check to determine whether the toll has been paid.

Mobile enforcement

The mobile control units supplement the control bridges and enable comprehensive, flexible enforcement. Around 300 BAG mobile teams will be on the road 24 hours a day. Their vehicles are equipped to compare data with the computer centre at any time.

13. How much will the toll cost?

The amount of toll has been determined by an ordinance enacted by the German legislature. Tolls range from EUR 0.09 to 0.14 per kilometre depending on the number of vehicle axles and the emission category.

15. What will happen to the Euro vignette?

The Euro Vignette will be valid in Germany until 30 August 2003. The combination vignette will remain valid in other countries.

Spørgsmålene som DTL stillede til Toll Collect

Overordnede problemstillinger

1. Der er ikke nok OBU'er til alle, som måtte ønske det. Behovet i Danmark vurderes til at være op til 15.000 enheder. Toll Collect oplyser på deres cd-rom, Systeminformationen, at den automatiske opkrævning af den tyske vejskat med OBU er optimeret til at dække 80% af alle brugere. Det samlede behov i Europa vurderes derfor at være på mindst 1 million enheder og dermed langt mere end de 150.000 enheder, der er til rådighed. Gennem pressen forlyder det, at dette antal forhøjes til 250.000 enheder. Det skal samtidig tages i betragtning, at der løbende sker en udskiftning af bilparken med det behov, det giver for OBU'er.
2. Hvordan fordeles det begrænsede antal OBU'er mellem på den ene side de respektive europæiske lande og på den anden side de af Toll Collect udpegede værksteder? Toll Collect har meddelt os, at denne fordeling "... bl. a. for eksempel [afgøres af] den årlige transitvolumen". Disse fordelingsprincipper er for uklare, og det må derfor antages, at fordelingen overvejende sker efter "først til mølle"-princippet, hvilket i den aktuelle situation er helt uacceptabelt.
3. En officiel liste over danske OBU-autoriserede værksteder vil formentlig foreligge ultimo maj. Dette giver Tyskland et urimeligt forspring med installering af OBU'er.
4. Der er for få salgssteder i Danmark med manuel booking. Der er ingen automater på Sjælland for lastbiler, der skal til Rostock eller Puttgarden. Sjællandske vognmænd har ikke mulighed for manuelt at booke/købe en "vejskatbillet", før de er kommet ind i Tyskland – i modsætning til deres tyske kolleger. Derved mistes værdifuld tid. Ved alle indgange til Tyskland skal der være mulighed for at trække en vejskatbillet.
5. Kommissionens nyligt fremlagte forslag om interoperabilitet af elektroniske vejafgiftssystemer vil efter alt at dømme først træde i kraft lang tid efter ikrafttrædelsen af den tyske vejskat. Er der i praksis sikret interoperabilitet mellem det tyske system og de kommende systemer i andre europæiske lande? Med indførelse af den østrigske vejskat og senere i andre lande kan det frygtes, at der skal installeres apparater for hvert enkelt land, der køres i.

Problemer i forbindelse med registrering af virksomheder og lastbiler – generelt

6. Der findes en dansk oversættelse af selve formularerne men ikke af vejledningen (28 sider). Det er ikke alle vognmænd som kan tysk, og på Toll Collects hjemmeside oplyser man, at informationen findes på 17 sprog. Dertil kommer, at der på de opstillede afgiftsterminaler vil være 4 sprog.
7. Forretningsbetingelserne findes kun på tysk.
8. Internet booking er endnu ikke åbnet, så virksomhederne kan teste systemet, og herunder få et grundlag for at vælge mellem det automatiske system (OBU) eller den manuelle internet-løsning.

9. Det angives ikke, hvor lang tid det tager at få et "Fahrzeugkarte". Dvs. vognmanden kan ikke planlægge sin installation af OBU på værkstedet, og dermed planlægge sine transporter ud fra ledige biler.
10. Det angives ikke tydeligt, hvilke betalingsfrister man opererer med. Skal vognmanden eventuelt ændre i sine betalingsbetingelser, så han undgår en unødigt høj likviditetsbelastning. Hvornår kan han forvente, at pengene til vejsskat bliver trukket?
11. Der er ikke åbnet mulighed for, at andre kan benytte de data som OBU'en genererer, så vognmanden og andre kommercielle selskaber kan benytte informationerne. Ved at tillade, at andre selskaber får mulighed for at benytte data, åbnes mulighed for at kombinere flådesystemer med OBU'en fra Toll Collect. Herudover vil vognmandsvirksomheden få mulighed for at benytte data til kontrol af regningerne fra Toll Collect.

Problemer i forbindelse med registrering af virksomheder og lastbiler – *udfyldelse af formularer*

12. Det er kritisabelt, at der ikke er mulighed for at udfylde formularerne direkte på internet. Vognmanden er tvunget til at printe dokumenterne ud og skrive alle oplysningerne i hånden. I stedet skulle det være muligt at foretage alle brugeroplysninger over internet via en sikker forbindelse. I det mindste burde det være muligt at kunne indtaste alle oplysninger, printe ud, skrive under og sende det.
13. Hvad betyder "enkeltkørselsbeviser" under brugerregistreringens pkt. 19? Hvornår er det muligt at få disse enkeltkørselsbeviser? Se formularen, Benutzerregistrierung pkt. 19.
14. Der omtales bearbejdningsgebyrer og andre gebyrer i registreringen. Det er ikke klart, hvad disse gebyrer dækker over. Derfor kan en vognmand ikke klart fastlægge sine omkostninger i forbindelse med den tyske vejsskat. Formularen, Benutzerregistrierung pkt. 22.
15. Hvilke krav stilles af Toll Collect til kreditværdigheden hos den enkelte kunde? Med andre ord, hvornår tvinges en vognmand til at anvende en "Guthabenkonto", hvor et beløb skal indbetales forud? Formularen, Benutzerregistrierung pkt. 25.
16. Under køretøjsregistreringen kan man angive standarddestinationer. Det er ikke muligt at finde oplysninger om disse standarddestinationer. Dermed er det ikke muligt for den vognmand, som ønsker at anvende en manuel løsning (uden OBU) at få den mest optimale løsning. Se formularen, Fahrzeugregistrierung pkt. 11.

Problemer i forbindelse med driftsfasen

17. Det står ikke klart, hvad man skal gøre, hvis systemet ikke virker.
18. Hvad skal der ske ved afvigelse fra en på forhånd booket rute? Det manuelle system kræver, at hver enkelt tur bookes på en såkaldt afgiftsterminal eller via internet. Det skal ske ved angivelse af de konkrete til- og frakørsler på motorvejsnettet, som påtænkes benyttet. Det står ikke klart, hvad der sker ved afvigelser fra det på forhånd bookede, f.eks. i forbindelse med trafikulykker eller kødannelse, hvor motorvejsnettet må forlades. Efter det oplyste kan der efter særskilt ansøgning opnås tilbagebetaling for

den delstrækning af en booking, man ikke måtte have benyttet. Hvad sker eksempelvis, hvis chaufføren "glemmer" at køre af ved den givne afkørsel? På den måde kører han som "Mautpreller" og risikerer uforvarende en bøde.

Bilag: Formularen på tysk til registrering til den tyske vejsskat samt officiel dansk oversættelse fra Toll Collect.

København, den 14. maj 2003, DTL-sag: 02-530109-001

Toll Collects svar på DTL-spørgsmål om den tyske vejskat

Modtaget 26. juni 2003

Overordnede problemstillinger

1. Det forventes, at ca. 500.000 on board units (OBU) vil blive installeret inden udgangen af 2003. Halvdelen, 250.000, vil formentlig være installeret ved systemets start den 31. august 2003. Toll Collect forventer, at alle OBU'er vil være installeret inden for de første måneder af 2004.

Antallet af OBU'er til Danmark vil svare til behovet for OBU'er i Danmark. Der vil ikke blive mangel på OBU'er.

Indtil alle OBU'er er installeret, har hver enkelt transportør mulighed for at foretage booking via det manuelle system, dvs. via internet eller afgiftsterminaler. Det manuelle system er designet som et reservesystem for det automatiske (OBU) system og har derfor kapacitet til at håndtere manuel booking fra samtlige brugere.

DTL-kommentar: Alle, der ønsker en OBU skal have mulighed for at få en sådan monteret klar til brug 31. august 2003. Da Toll Collect selv indrømmer, at dette ikke kan lade sig gøre, må ikrafttrædelsestidspunktet udskydes.

2. Fordelingen af OBU'er er underlagt EU's ikke-diskriminationsregler. For at leve op til disse regler i løbet af introduktionsperioden indtil 2004, vil OBU'erne blive fordelt i forhold til det forventede årlige transitvolumen. Diskrimination vil derfor ikke forekomme på noget tidspunkt.

DTL-kommentar: Det står ikke klart, efter hvilke konkrete tal for transitvolumen OBU'er fordeles til Danmark og danske værksteder.

3. Toll Collects liste over servicepartnere i Danmark (godkendte værksteder, der kan montere OBU'er) er blevet offentliggjort i juni måned 2003 på Toll Collect hjemmeside. Selvom listen over service partnere i Tyskland blev offentliggjort før, er der ikke forbundet nogen ulemper herved for danske transportører, da service partnerne i Tyskland også kan installere OBU'er i danske lastbiler (og i alle andre ikke-tyske lastbiler).

DTL-kommentar: Der er mange årsager til, at danske transportører først og fremmest anvender og fortsat ønsker at anvende danske værksteder. Det er f.eks. praktisk at have geografisk nærhed til værkstedet, der kan være sproglige problemer, og garanti og reklamationer fungerer i praksis bedst for danske transportører på danske værksteder. I praksis bliver danske transportører derfor diskrimineret ved, at der er alt for få danske værksteder, og at de alt for sent er blevet godkendt.

4. Den geografiske fordeling af vejafgiftsterminaler (til manuel booking) i Danmark og i andre af Tysklands nabolande er aftalt mellem Toll Collect og det tyske Trafikministerium. Der er kun seks terminaler i Danmark og kun beliggende i Jylland. Toll Collect vil derfor se nærmere på mulighederne for terminaler på Sjælland – eventuelt på færgerne mellem Danmark og Tyskland.

DTL-kommentar: Det skal være på plads senest 31. august 2003.

5. Forskellige europæiske lande har forskellige afgiftssystemer. For at undgå, at brugerne må installere forskellige OBU'er for hvert land, skal systemerne være interoperable. Dvs. at hver OBU skal kunne bruges i alle lande, og betalingen skal kunne foregå samlet. Derfor er forskellige producenter af afgiftssystemer blevet enige om en fælles standard for teknologi, udstyr og procedurer. DaimlerChrysler og Toll Collect arbejder i øjeblikket sammen med afgiftsselskaberne i Østrig og Schweiz for at opnå interoperabilitet.

For øjeblikket er situationen den, at det tyske system er kompatibelt med både det østrigske og det schweiziske system, mens det modsatte ikke er tilfældet.

Problemer i forbindelse med registrering af virksomheder og lastbiler – generelt

6. På dansk findes endnu kun en oversættelse af formularerne til registrering af lastbiler og virksomhed.

Den samlede beskrivelse af systemet (28 sider) er blevet oversat til dansk, men er endnu ikke offentliggjort. Det vil ske i løbet af juni 2003.

Vejafgiftsterminalerne og Toll Collects Call Center (telefonisk vejledning) vil kun tilbyde fire sprog, tysk, engelsk, fransk og polsk. De vigtigste informationer vil på terminalerne være illustreret med piktogrammer. Ved terminalerne vil desuden være placeret informationsbrochurer på næsten alle europæiske sprog.

DTL-kommentar: Det står ikke klart, om det også gælder dansk.

7. For øjeblikket er Toll Collects forretningsbetingelser kun på tysk.

DTL-kommentar: Forretningsbetingelser på dansk skal foreligge snarest.

8. Toll Collect vil udsende en cd-rom med informationer om og træning i internet booking.

DTL-kommentar: Alle transportører opfordres til at rekvirere cd-rommen – gerne gennem DTL.

9. Toll Collect vil nedbringe leveringstiden for det såkaldte køretøjskort, der er nødvendig for bestilling af en OBU, til under 3 uger. For øjeblikket er der så mange registreringer af lastbiler, at leveringstiden er længere.

10. Fakturaer udsendes hver 28. dag og forfalder til betaling straks.

11. Det er ikke muligt at anvende Toll Collects afgiftssystem til andre services (f.eks. track and trace). Den tyske regering vil på et tidspunkt tage en beslutning om, hvordan og hvornår tredjeparter kan få lov at levere services på Toll Collects platform.

Problemer i forbindelse med registrering af virksomheder og lastbiler – udfyldelse af formularer

12. Det er planen, at registreringsprocessen på et ikke nærmere fastsat tidspunkt skal forenkles.

13. "Einzelfahrtnachweis" indeholder en liste over alle delstrækninger af motorvej, hvor lastbilen har kørt med angivelse af dato og afgiftsbeløb.
14. Der skal ikke betales gebyrer i forbindelse med registrering, undtagen dog hvis:
 - brugeren ønsker mere end en faktura pr. lastbil
 - køretøjskortet er blevet væk, og brugeren ønsker et nyt.
15. Bestemmelserne om kreditvurdering fremgår af forretningsbetingelserne (AGB), der som nævnt kun findes på tysk.
16. "Standardziele" er destinationer, som lastbilen forventes at vælge hyppigt. Ved at registrere disse destinationer i forbindelse med registreringen af lastbilen, bliver de noteret på køretøjskortet. Det letter bookingprocessen i forbindelse med manuel booking på terminaler.

Problemer i forbindelse med driftsfasen

17. Hvis hele opkrævningssystemet bryder ned, er der ikke pligt til at betale vejskat.

Hvis et af bookingsystemer ikke virker, henvises til de alternative systemer. De alternative muligheder afhænger af omfanget af nedbrud (om det er en enkelt OBU eller terminal eller hele systemet) og af brugerens status (registreret eller ej). For eksempel kan registrerede brugere booke via internet eller terminal, hvis OBU'en ikke virker.

I mellemtiden kan ikke-registrerede brugere kun anvende terminalerne til manual booking. Hvis det højest usandsynlige skulle ske, at hele terminal-systemet bryder ned, vil ikke-registrerede brugere ikke have alternative booking-muligheder.

DTL-kommentar: Det står ikke klart, om ikke-registrerede brugere kan fortsætte kørslen, hvis hele terminal-systemet bryder ned. Det står heller ikke klart, om en bruger skal eller kan køre til en anden terminal, hvis den første ikke virker.

18. Brugeren har pligt til at samarbejde for at undgå misbrug. Det betyder blandt andet, at brugeren er ansvarlig for at booke den rigtige motorvejstilkørsel og -frakørsel før turen starter. Hvis der sker ændringer i den planlagte rute, må brugeren aflyse sin booking og om nødvendigt foretage en ny booking. Hvis brugeren tages i at køre på en ikke-booket motorvejsstrækning, vil han blive retsforfulgt. Det er Bundesamt für Güterverkehr (BAG), som vil beslutte de konkrete foranstaltninger.



Mr. Mario Monti
European Commissioner for Competition
European Commission
B-1049 Brussels
Belgium

Fax no +32 2 296 4291

23 June 2003

Dear Commissioner,

As we approach 31 August 2003 it is increasingly evident that the number of on-board units available for the automatic recording of the German motorway toll is far from sufficient.

The risk of chaotic traffic conditions if the German motorway toll comes into force on 31 August 2003 seems to be growing and the undersigned associations have serious concerns that foreign hauliers will lose out in this situation.

In our opinion there is a serious risk that a serious lack of on-board units and approved workshops will result in a totally unfair and quite unacceptable discrimination between the road haulage companies that have been so fortunate to be among the first to get an on-board computer and those companies which have not been so fortunate. This will undoubtedly constitute competitive distortion for the transport market servicing the German market and using Germany for transit purposes.

It is apparent that Germany has not prepared adequately for the introduction of an electronic motorway toll system. At present, those of our member companies who have registered with Toll Collect receive the information that they will have to wait for their so-called "vehicle card" (Fahrzeugkarte). This means that not even they can order an on-board unit. According to Toll Collect the explanation is that a very large number of companies wish to register.

It is assumed that it may take up to two years before on-board units have been installed in all vehicles. The production of the on-board units cannot in any way match the demand. According to information obtained from the industry, up to 800,000 on-board-computers will be needed at the introduction of the motorway toll on 31 August 2003, and it is estimated that less than one third of this number will in fact be available to users.

It is also apparent that these on-board-computers are still at the testing stage because today 3,500 lorries are equipped with the units for the sole purpose of testing. At present no operating units have been presented to service partners for installation. Furthermore, it will take the workshops which are to install the units within the next few weeks four hours per unit to carry out the installation, and much of the work will have to be carried out during the industrial holiday period. This does not provide assurance that everybody who wants it will have their units installed on time.

The German Government has stated that, at the introduction of the motorway toll, users can also use the manual system. In addition to distorting competition it is feared that comprehensive use of the manual system from the first day will cause transport operators large problems as a result of delays. This does not promote free movement in the Community.

Lastly, we wish to point out that, several enquiries from us and our competent authorities to Toll Collect concerning these problems remain unanswered and that procedure descriptions are not yet available in other languages than German.

These circumstances affect the competitiveness of the entire European transport market as well as the principles of the free movement of goods and services - and they cannot therefore be viewed in isolation as a purely national German issue. In the interests of the Community, the other EU countries must react.

In view of the foregoing, the undersigned associations respectfully request that you address the problems vis à vis the German Government and certainly also at EU level. Consequently, guarantees of either a sufficient supply of on-board units or alternatively immediate postponement of the introduction of the German motorway toll are needed until the problems have been solved.

This letter has also been sent to Mr. Frits Bolkestein, European Commissioner for The Internal Market, Taxation and Customs Union.

Yours sincerely

Transport en Logistiek Nederland (TLN)

Fédération Belge des Transporteurs (FEBETRA)

Association of Flemish Road Hauliers (SAV)

Union Professionnelle du Transport par Route (UPTR)

Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)

Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)

Danish Transport and Logistics Association (DTL)

The Swedish Road Haulage Association (SÅ)

Norwegian Hauliers Association (NLF)

Suomen Kuorma-Autoliitto r.y. (SKAL)