



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.8.2012
COM(2012) 474 final

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Gennemførelse af den europæiske elektroniske bompengetjeneste

(EØS-relevant tekst)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Gennemførelse af den europæiske elektroniske bompengetjeneste

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Direktiv 2004/52/EF har til formål at opnå interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Den Europæiske Union¹. Det indeholder bestemmelser om oprettelsen af en europæisk elektronisk bompengetjeneste (EETS), som skal supplere medlemsstaternes nationale bompengetjenester.

Det berører i hovedsagen to interessenter:

- Bompenggeopkræverne, som enten arbejder på vegne af medlemsstaterne eller inden for rammerne af en koncessionsaftale med medlemsstaten, forvalter infrastrukturen og opkræver bompeng for de køretøjer, der færdes på det net, som de forvalter.
- Udbydere af den elektroniske bompengetjeneste (EETS-udbydere), som forsyner trafikanter og transportvirksomheder med de(t) fornødne udstyr og tjenester, så de har adgang til alle de dele af EU's infrastruktur, hvor der opkræves bompeng, samt sikrer, at alle ydelser for at benytte nettene, betales til bompenggeopkræverne.

Artikel 3, stk. 4, i ovennævnte direktiv fastsætter, at medlemsstater, der har nationale elektroniske bompengesystemer, sikrer, at operatører tilbyder den europæiske elektroniske bompengetjeneste til tunge godskøretøjer senest tre år efter, at der er truffet beslutninger vedrørende definitionen af EETS, og for alle andre typer køretøjer senest fem år efter.

Kommissionens afgørelse 2009/750/EF om definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste trådte i kraft den 8. oktober 2009² ved meddelelsen herom til medlemsstaterne. Nærværende gennemførelsesafgørelse fastslår de væsentlige krav til denne tjeneste, som gælder i hele EU, og fastsætter de obligatoriske standarder, tekniske specifikationer og operationelle regler. De vigtigste forpligtelser omfatter bl.a.:

- (1) Medlemsstaterne skal føre nationale registre over de net, hvor der opkræves bompeng, de bompenggeopkrævere og de bompengetjenesteudbydere, som de har godkendt, og sørge for, at registrene er elektronisk tilgængelige for offentligheden. De skal også oprette et forligningsorgan med ansvar for at lette kontraktforhandlingerne mellem bompenggeopkræverne og EETS-udbydere.
- (2) Bompenggeopkræverne skal opsætte deres elektroniske bompengesystemer i overensstemmelse med de tekniske standarder, der er fastsat i lovgivningen, og offentliggøre deres kontraktforhold. De skal uden forskelsbehandling acceptere enhver registreret EETS-udbyder.
- (3) EETS-udbydere skal registreres i den medlemsstat, hvor de er etableret. De skal opnå fuld europæisk dækning af al vejinfrastruktur, der er omfattet af bompeng, inden for 24 måneder efter deres registrering. EETS-udbydere er i konkurrence med hinanden: enhver trafikant kan indgå kontrakt med den udbyder, vedkommende ønsker.

¹ EUT L 166 af 30.04.04, s. 124.

² EUT L 268 af 13.10.2009, s. 11.

Artikel 21 i afgørelse 2009/750/EF bestemmer, at Kommissionen skal udarbejde en rapport om, hvordan det går med at tage den europæiske elektroniske bompengtjeneste i brug. Efter at have placeret EETS i en bredere sammenhæng i forbindelse med den europæiske transportpolitik, fremlægger denne meddelelse de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af EETS, og fremsætter Kommissionens vurdering af de næste skridt, der skal tages, for at gøre EETS operationel.

2. I EN EUROPÆISK TRANSPORTPOLITISK SAMMENHÆNG

For at opnå økonomisk vækst og velstand er det nødvendigt med et effektivt indre marked, der åbner mulighed for uhindret, hurtig og sikker mobilitet for varer og personer i hele Unionen. Det kræver en veludviklet og vedligeholdt infrastruktur, som drives effektivt.

For at lette finansieringen og driften af vejinfrastrukturen har den europæiske transportpolitik altid været baseret på principperne om, at "brugeren betaler", og "forureneren betaler". Bompeng, dvs. vejafgifter, der opkræves på baggrund af den kørte strækning, typen af køretøjer (f.eks. ud fra deres miljøpåvirkninger og slid) og/eller selv tid (f.eks. tidspunkt på dagen), er en retfærdig og effektiv måde at håndhæve disse principper på. Det sikrer, at alle bidrager ligeligt til mobilitet og sender de rette prissignaler til trafikanterne. Med andre ord kan bompeng øge indtægterne, som er nødvendige for at vedligeholde og udvikle vejinfrastrukturen, styre transportefterspørgslen (f.eks. nedbringe perioder med spidsbelastning, trafik eller påvirke valg af transportformer) eller fremme brugen af renere køretøjer.

Bompeng anvendes i stadig større omfang. 22 medlemsstater opkræver vejafgifter for godstransportkøretøjer på visse dele af deres net og 12 medlemsstater på lette privatkøretøjer. Den afgiftsbelagte del af vejnettet i EU, udgør samlet 72 000 km, hvoraf 60 % er udstyret med elektroniske bompengsystemer, og 40 % er omfattet af vignetsystemer. I dag abonnerer mere end 20 millioner trafikanter og transportvirksomheder på elektroniske bompengsystemer.

Fuld europæisk interoperabilitet mellem de elektroniske bompengeteknologier vil skabe stordriftsfordele, og det vil sænke udgifterne til udstyr til opkrævning af bompeng. Den europæiske elektroniske bompengtjeneste vil lette betalingen af vejafgifter for brugere i grænseoverskridende trafik, herunder for de lejlighedsvis brugere³. Brugere vil have lettere ved at acceptere at skulle betale for at benytte vejene, hvis betalingsmetoderne er indbyrdes kompatible på europæisk niveau.

I hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde" fra 2011 har Kommissionen opstillet mulige foranstaltninger til at fremskynde udviklingen og harmoniseringen af vejafgifter. Det påpeges, at den europæiske elektroniske bompengtjeneste kan være med til at fremme strategier for vejafgifter, der bidrager til et bæredygtigt transportsystem, samt lette brugernes accept af vejafgifter.

Ligeledes har Europa-Parlamentet og Rådet i forbindelse med ændringen af "Eurovignette"-direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer⁴ anmodet Kommissionen om at "overvåge de fremskridt [inden for rammerne af direktivet], der gøres, med henblik på inden for de aftalte datoer at gennemføre en reel europæisk bompengtjeneste" og at "fremme det samarbejde mellem medlemsstaterne, der måtte være nødvendigt for at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengsystemer på europæisk plan".

³ De nuværende ordninger for afgiftsopkrævning kræver, at der opsættes dyre og besværlige løsninger til at betjene de lejlighedsvis brugere, som ofte ikke behandles på lige fod med faste brugere.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42-50.

Særligt "hvis en medlemsstat opkræver vejafgifter eller brugsafgifter udelukkende ved hjælp af systemer, der kræver udstyr til installation i køretøjet (on-board units), sørger den for, at alle brugere kan erhverve de nødvendige on-board units, der opfylder kravene i direktiv 2004/52/EF [...], på rimelige administrative og økonomiske vilkår"⁵.

3. FREMSKRIDT

Fremskridtene i udviklingen af EETS er skuffende. På trods af vedtagelsen af direktiv 2009/750/EF, som fastsætter de nødvendige tekniske specifikationer og krav samt kontraktlige regler i forbindelse med levering af den europæiske elektroniske bompengtjeneste, Europa-Kommissionens bestræbelser⁶ og den veludviklede opkrævningsteknologi, er den europæiske elektroniske bompengtjeneste endnu ikke blevet til virkelighed i trafikanternes hverdag. Ikke alle medlemsstater og interessenter har udvist det fulde engagement, det kræver at afslutte det lovgivningsmæssige og operationelle arbejde på deres niveau. Indtil 2009 havde de fleste medlemsstater, der havde indført nationale eller lokale elektroniske bompengesystemer, gjort det uden at tage hensyn til den kommende europæiske dimension for at overholde tidsplanen i direktivet. Denne manglende gennemførelse af EETS inden for den fastlagte tidsplan skyldes ikke tekniske problemer. Teknisk set er det ikke mere kompliceret at gennemføre paneuropæisk interoperabilitet af de elektroniske bompengesystemer end paneuropæisk roaming for mobiltelefoner eller interoperabilitet mellem kreditkort over hele verden.

Nogle interessenter har fremlagt et antal mulige forklaringer på de ovennævnte forsinkelser, men de fleste er ikke længere berettigede eller vedrører problemer, der findes løsninger til:

- Det antydes, at et af problemerne er, at den europæiske lovgivning kun opstiller rammer for EETS. Det argument holder ikke helt stik, da lovgivningen fastsætter et klart sæt nødvendige regler og forpligtelser. I overensstemmelse med politikken om så vidt muligt at holde tjenestemarkeder åbne for konkurrence, overlader Kommissionens afgørelse leveringen af tjenester til markedsbeslutninger, navnlig ved etableringen af EETS-udbydere.
- Det er også blevet antydnet, at EETS ikke er interessant ud fra et kommercielt synspunkt. Det er dog for tidligt at drage konklusioner, og der er ingen tvivl om, at der er en efterspørgsel:
 - I øjeblikket foregår 25 % af vejgodstransporten på tværs af grænserne, og tallet forventes at stige til 30 % i 2030. Tjenesteudbydernes interesse for EETS vil derfor stige endnu mere. Desuden har sammenslutninger af transportvirksomheder, både på nationalt som på europæisk niveau, gentagne gange udtrykt, at der er stor efterspørgsel efter et paneuropæisk interoperabelt elektronisk bompengesystem, hvilket tydeligt viser behovet for en europæisk elektronisk bompengtjeneste.
 - Omkring ti organisationer har klart tilkendegivet deres hensigt om at anmode om at blive registreret som EETS-udbydere og har for nylig oprettet en europæisk erhvervsorganisation⁷ (AETIS). Selvom der indtil videre endnu ikke officielt er registreret nogen EETS-udbydere, har mindst én potentiel EETS-udbyder ifølge foreliggende oplysninger henvendt sig til de nationale

⁵ Betragtning 31 og artikel 7j i direktiv 2011/76/EU.

⁶ F.eks. omfattende undersøgelser foretaget af ekspertgrupper og CESARE-projekterne.

⁷ AETIS: Association of Electronic Toll and Interoperable Services oprettet den 22. december 2011.

myndigheder i etableringslandet for at ansøge om registrering og blev afvist, fordi de lovmæssige og administrative rammer endnu ikke var på plads.

- Den stadige udvikling eller udvidelse af vejafgiftsordninger i EU vil åbne nye markedsmuligheder for EETS-udbydere. Fire medlemsstater⁸ har planlagt at gennemføre nye landsdækkende afgiftsordninger inden for de næste tre år, og flere medlemsstater er i gang med at udvide deres nuværende afgiftssystemer. I den forbindelse fremsætter hvidbogen om et fælles europæisk transportområde et antal tiltag, som vil fremme udbredelsen af vejafgifter yderligere⁹.
- Indførelsen af EETS vil også hæmmes af de nuværende nationale systemers lange livscyklus, hvor det vil være en ekstra omkostning at skulle tilpasse disse systemer til EETS, før de forældes. Det argument ser dog ikke længere ud til at holde stik. De fleste nuværende systemer kan dateres tilbage til midt-1970'erne og nærmer sig deres tekniske forældelse. Ved vedtagelsen af direktiv 2004/52/EF var lovgiveren desuden af den klare holdning, at de investeringer, der er nødvendige for at gå over til interoperable systemer, burde foretages, selv om der blev indrømmet en vis fleksibilitet, hvad angår fordeling mellem interessenterne af byrden ved de krævede udgifter til at finansiere disse investeringer. For eksempel kan investeringsomkostningerne eller en del af dem finansieres gennem indførelsen af nye afgiftssatser. Med andre ord vil alle afgiftspligtige trafikanter, og ikke kun EETS-brugerne, kunne deltage økonomisk i disse investeringer, eftersom omkostningerne i forbindelse med EETS kan godkendes som infrastrukturomkostninger i henhold til direktiv 1999/62/EF (Eurovignette-direktivet).

På trods af forsinkelserne **har en række fremskridt fundet sted:**

- Medlemsstaterne har oprettet deres nationale elektroniske registre over de vejinfrastrukturer, der opkræves bompengge for inden for deres territorium, og som hører under anvendelsesområdet for direktiv 2004/52/EF. Bompenggeopkræverne har offentliggjort deres EETS-områdeangivelser, som fastsætter de generelle betingelser for at udbyde EETS på deres infrastruktur og danner grundlaget for de kontraktlige forhold mellem bompenggeopkræverne og EETS-udbydere.
- Et antal nationale myndigheder med ansvar for elektronisk betalingsopkrævning for benyttelse af vejen har nedsat en uformel gruppe, den såkaldte Stockholm-gruppe¹⁰, hvor de samarbejder aktivt for at gennemføre den europæiske elektroniske bompenggetjeneste og udveksler bedste praksis. Gruppen samarbejder også med AETIS⁷.
- Europæiske standardiseringsorganisationer har gjort afgørende fremskridt inden for elektroniske betalingsopkrævnings- og EETS-standardiseringer, også inden for

⁸ FR, BE, HU og DK.

⁹ Mål 10: Tage et skridt mod fuld udnyttelse af principperne om brugerbetaling og "forureneren betaler" ... skabe indtægter og sikre finansiering af kommende transportinvesteringer.

Side 16: Eksterne påvirkninger (støj, forurening...) kunne internaliseres ved at indføre brugerbetaling: 1 Forslag om at ændre "Eurovignette-direktivet", 2. Yderligere tiltag skal vurdere den gradvise indfasning af et obligatorisk harmoniseret system for internalisering af omkostningerne ved erhvervskøretøjer i hele mellembynetværket...

Initiativ 32: EU-rammer for infrastrukturafgifter i byer.

Initiativ 39: Intelligent prissætning og beskatning / Evaluere nuværende infrastrukturafgiftssystemer for biler.../ Gå videre med internaliseringen af eksterne omkostninger...

¹⁰ Medlemmerne af Stockholm-gruppen er ministre eller nationale myndigheder fra AT, DE, DK, FI, FR, HU, IE, NL, PL, SE, SI og UK samt CH og NO.

satellitbaserede vejafgiftsopkrævningssystemer. Der er vedtaget afprøvningsprocedurer for mobilt og fast udstyr¹¹ samt en vigtig standard¹² i forbindelse med udveksling af information mellem tjenesteudbydere og bompenggeopkræverne i de satellitbaserede vejafgiftsopkrævningssystemer, herunder håndhævelse.

- I 2010 offentliggjorde Kommissionen en "Vejledning i anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF og af Kommissionens afgørelse 2009/750/EF"¹³ som en referencemanual til de professionelle interessenter, der er direkte eller indirekte berørte af gennemførelsen af den europæiske elektroniske bompenggetjeneste.
- Efter høring af de berørte interessenter er Kommissionen i øjeblikket i gang med at forberede et vejledningsnotat om fortolkningen af de koncepter, der beskrives i bilag I til afgørelse 2009/750/EF. Notatet, som snart offentliggøres, vejleder i, hvordan forligsorganerne sikrer, at de kontraktlige forhold vedrørende adgang til bompenggeopkrævernes net forbliver fair, rimelige og ikkediskriminerende. Det forklarer også mulige modeller for, hvordan afgifterne og aflønningerne fordeles mellem de professionelle interessenter. Endelig berører det emner vedrørende gennemførelsen af EETS, såsom omkostningerne ved at vurdere interoperabiliteten og afprøve anvendelsesegnetheden.
- Der er i overensstemmelse med artikel 18 i afgørelse 2009/750/EF nedsat en koordineringsgruppe bestående af organer, der er bemyndigede til at certificere EETS-udstyrets overensstemmelse med specifikationer og anvendelsesegnethed. Denne gruppe udvikler vejledningsdokumenter, der skal indgives til godkendelse til udvalget for bompengge, som fastsætter fælles procedurer for afprøvning af anvendelsesegnetheden. 14 certificeringsorganer fra seks medlemsstater har tilkendegivet deres interesse om at blive officielt bemyndiget af Kommissionen.
- De professionelle interessenter bliver i stigende grad opmærksomme på deres respektive rettigheder og forpligtelser¹⁴. De er gennemgående enige om, at der er skabt fremskridt med oprettelsen af EETS, og at der allerede er oprettet flere elementer af afgørende betydning for EETS. Producenterne kontakter i stigende grad Kommissionens tjenestegrene for at få yderligere oplysninger eller afklaringer. Bompenggeopkræverne og potentielle EETS-udbydere har påbegyndt kontraktforhandlinger.
- Med henblik på at indhente erfaringer inden for teknisk såvel som kontraktlig interoperabilitet har nogle bompenggeopkrævere oprettet joint ventures, der tilbyder udstyr til installation i køretøjet, der kan anvendes på alle de net, som de har ansvar for ("EasyGo+", en kontraktlig interoperabilitetstjeneste under gennemførelse, som kombinerer de forskellige former for DSRC-teknologier, der anvendes i Danmark, Sverige, Norge og Østrig, og "TOLL2GO", en teknisk interoperabilitetstjeneste, der allerede er i brug, og som sikrer DSRC/satellit-interoperabilitet mellem Østrig og Tyskland). Andre bompenggeopkrævere er gået endnu længere: der er indgået en aftale vedrørende både teknisk og kontraktlig interoperabilitet mellem TIS-PL og VIA-T, som tillader de regionale tjenesteydere at yde elektroniske bompenggetjenester, der dækker betalingsområder i Spanien og Frankrig.

¹¹ Standarderne CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 og TS 25110.

¹² Standard CEN/ISO EN 12855.

¹³ http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service_en.pdf

¹⁴ De professionelle interessenter blev hørt i 2011 i et spørgeskema og ved en konference.

Der er dog stadig visse problemer:

- Gennemførelsen af EETS hindres stadig af en mangel på samarbejde mellem de forskellige interessenter, hvoraf de fleste har udvist for lidt engagement i at løse problemer af fælles interesse. Medlemsstaternes tiltag har indtil videre været begrænsede, hvad angår særskilt national interoperabilitet, som nu er gennemført i de fleste lande, der opererer med elektroniske bompengesystemer. Der er behov for radikale ændringer hen imod paneuropæisk interoperabilitet for at opnå et rettidigt EETS med fair, rimelige og ikkediskriminerende adgangsforhold.
- De fleste medlemsstater mangler stadig at gennemføre de nationale regler, så potentielle EETS-udbydere ved, hvordan de skal registrere sig i praksis, og hvor de kan klage, hvis bompengeopkræverne udviser obstruerende adfærd. Indtil videre har kun to medlemsstater med elektroniske bompengesystemer oprettet et forligsorgan til behandling af sådanne klager¹⁵. Det drøftes stadig i de øvrige medlemsstater med henblik på at afslutte de tilhørende retlige og reguleringsmæssige rammer inden oktober 2012.
- Nogle bompengeopkrævere foreslår en kontraktklausul, der automatisk bringer kontrakten til ophør, hvis EETS-udbyderen ikke har opnået fuld europæisk dækning inden for 24 måneder¹⁶. En sådan klausul udgør en betydelig forretningsrisiko og afskrækker potentielle EETS-udbydere. Det var ikke lovgiverens hensigt, hvilket var at forebygge, at en EETS-udbyder kun koncentrerer sig om de mest indbringende markeder og urimeligt forsinker sin dækning af de andre. Status som EETS-udbyder afhænger af de offentlige myndigheder og bør kun kunne fratages, hvis den berørte organisation virkelig ikke har til hensigt at opnå fuld europæisk dækning.
- De samlede omkostninger til vurdering af interoperabilitet og afprøvning af anvendelsesegnethed, som nogle bompengeopkrævere kan kræve af en EETS-udbyder, kan være en hindring for markedsadgang. Som tidligere nævnt bør de professionelle interessenter dog udnytte de muligheder, der er i Eurovignette-lovgivningen, til at afbøde de eventuelle økonomiske risici fra bompengeopkræverne og EETS-udbyderne.
- Det kan blive nødvendigt at ændre nogle igangværende koncessionsaftaler. Bompengeopkræverne kan f.eks. få behov for at ændre bompengetaksterne for at finansiere de nødvendige investeringer, der skal til for at tilpasse infrastrukturen. Hvad angår opkrævning af vejafgifter, indgås koncessionsaftalen for opkrævning af afgifter mellem en bompengeopkræver og en medlemsstat eller en styrelse, der er under de offentlige myndigheders direkte kontrol. Derfor bærer den relevante medlemsstat hovedansvaret for at gøre det muligt at gennemføre EETS på sit territorium, og den kan om nødvendigt ændre de eksisterende koncessionsaftaler.

¹⁵ Det nationale forligsorgans hovedopgave er efter anmodning at kontrollere, at EETS-udbyderne tildeles fair og ikkediskriminerende kontraktforhold til ethvert EETS-betalingsområde på medlemsstatens territorium, dvs. kontrollere om kontraktvilkårene, som en bompengeopkræver pålægger forskellige EETS-udbydere, er ikkediskriminerende og på fair vis afspejler de omkostninger og risici, som kontraktens parter har.

¹⁶ Artikel 4, stk. 1, i afgørelse 2009/750/EF om EETS-udbydernes rettigheder og pligter fastslår, at EETS-udbyderne skal dække alle EETS-områder i Fællesskabet inden 24 måneder efter deres registrering.

4. NÆSTE SKRIDT

For at lette medlemsstaternes og industriens rettidige indførelse af EETS og for at fremme det nødvendige samarbejde, som krævet af Europa-Parlamentet og Rådet, er følgende tiltag nødvendige:

(1) Fremskynde en ensartet gennemførelse af afgørelsen

- Kommissionen og medlemsstaterne optrapper arbejdet i udvalget for bompengge, som blev oprettet ved direktiv 2004/52/EF. Medlemsstaterne bør hurtigst muligt opfylde de forpligtelser, der er fastsat i afgørelse 2009/750/EF, især vedrørende oprettelsen af et nationalt forligningsorgan (artikel 10). Kommissionen vil om nødvendigt iværksætte overtrædelsesprocedurer.
- Kommissionen overvåger medlemsstaternes gennemførelse af EETS, også på baggrund af sit vejledningsnotat om fortolkningen af de koncepter, der henvises til i bilag I til afgørelse 2009/750/EF. Medlemsstaterne og de nationale forligningsorganer bør bruge notatet i deres kontakter med bompenggeopkræverne og potentielle EETS-udbydere. Sidstnævnte bør også bruge det i deres kontraktforhandlinger. Derudover opretter Kommissionen et europæisk netværk af nationale forligningsorganer, som skal bidrage til at sikre lige konkurrencevilkår på tværs af Europa for de professionelle interessenter.
- Medlemsstaterne sørger for, at kontraktklausuler, der automatisk bringer kontrakten til ophør, hvis en EETS-udbyder ikke opnår fuld europæisk dækning inden 24 måneder, ikke tillades. Sådanne klausuler går imod de tilsigtede nyttige virkninger i afgørelse 2009/750/EF. Hvis sådan en praksis opretholdes, indleder Kommissionen overtrædelsesprocedurer.
- Kommissionen tager i overensstemmelse med den nuværende EETS-lovgivning initiativ til at udvikle et ensartet sæt protokoller til afprøvning af anvendelsesegner, herunder til sikkerhedsaspekterne, med henblik på at begrænse uoverensstemmelse i disse protokoller mellem de forskellige bompenggeopkrævere, hvilket vil bidrage til at sænke de omkostninger, der pålægges EETS-udbydere.
- Kommissionen opsætter sammen med interessenterne en omfattende ressourceplatform til at udveksle information, som tilvejebringer ajourførte oplysninger om EETS gennem et enkelt adgangspunkt på internettet. Denne platform vil ligeledes bidrage til udveksling af bedste praksis og udbredelsen af ajourførte oplysninger om EETS blandt de professionelle interessenter.

(2) En gradvis tilgang

Som et første skridt hen imod fuld europæisk interoperabilitet bør medlemsstater med stor trafikvolumen på det transeuropæiske net fremme den grænseoverskridende interoperabilitet af deres elektroniske bompenggesystemer. Disse tidlige udbredelsesprojekter, som skal foregå på regionalt niveau, skal fremmes på en måde, så de på et senere tidspunkt kan udvides til også at dække alle elektroniske bompenggeinfrastrukturer i EU så hurtigt som muligt, og så de kan give konkrete erfaringer med, hvordan man løser praktiske problemer med EETS.

Der bør rettes særlig opmærksomhed på inddragelsen af en passende bred gruppe af bompenggeopkrævere og medlemsstater for at sikre, at disse projekter kan skaleres til hele Unionen. Den viden, der opnås ved at gennemføre disse regionale projekter, som fuldt overholder princippet om én enkelt kontrakt/ét enkelt stykke udstyr, bør deles effektivt mellem alle interessenterne.

Kommissionen er villig til at yde teknisk bistand til sådanne regionale initiativer og er klar til at undersøge, hvorvidt der kan ydes økonomisk støtte til regionale projekter på stor skala inden for rammerne af TEN-T-programmet. Elektroniske bompengesystemer er en integreret del af det transeuropæiske net (artikel 9, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet¹⁷) og er derfor berettigede til EU-støtte. Kommissionen overvejer at indføre et afsnit om EETS og lignende regionale projekter i det næste TEN-T-arbejdsprogram. Afhængig af vedtagelsen af arbejdsprogrammet kan der offentliggøres en indkaldelse af forslag ved slutningen af året.

(3) Nøje følge udviklingen og tage yderligere initiativer, hvis det kræves

Når medlemsstaterne opstarter nye projekter eller genforhandler deres koncessionsaftaler, bør de systematisk undersøge og sikre, at de overholder EETS-kravene. Når Kommissionen vedtager sin udtalelse om de nye bompengeordninger, som den får meddelelse om inden for rammerne af artikel 7h i direktiv 1999/62/EF (Eurovignette-direktivet), afgiver den en negativ udtalelse, hvis de ikke omfatter et system, der er fuldt kompatibelt med EETS.

Hvis tvister mellem bompengeopkræverne og EETS-udbydere ikke kan løses af forligsorganet, undersøger Kommissionen stridspunkterne og hvorvidt aftalerne mellem bompengeopkræverne og deres eksisterende lokale/nationale tjenesteydere er diskriminerende i forhold til dem, der tilbydes EETS-udbydere.

Endelig bør det noteres, at det i hvidbogen om transport angives, at hvis det trods alle Kommissionens anstrengelser viser sig, at der ikke er gjort større fremskridt ved midten af 2013 og at der ikke findes en interoperabel elektronisk bompengetjeneste på større niveau, forbeholder Kommissionen sig ret til at fremlægge et nyt forslag for Europa-Parlamentet og Rådet.

Kommissionen bekræfter på ny, at den er fast besluttet på at træffe alle de nødvendige foranstaltninger til at fremme oprettelsen af fuld teknisk og operationel interoperabilitet mellem de europæiske elektroniske bompengesystemer. Sammen med interessenterne vil Kommissionen forstærke indsatsen for at sikre, at alle interesserede trafikanter får adgang til en reel elektronisk bompengetjeneste i hele Europa¹⁸.

Den europæiske industri er på nuværende tidspunkt en global frontløber inden for vejafgifter og bompengestyre. De europæiske virksomheder vinder fortsat vejafgiftskontrakter over hele verden¹⁹. EETS kan lette indførelsen og udrulningen af nye produkter på globalt niveau, såsom interoperabelt udstyr til installation i køretøjet, der kombinerer digitale fartskrivere og vejafgifter med andre intelligente trafikstyringssystemer. Det kan føre til helt nye tjenester og programmer, igen med et potentielt globalt marked, som vil bidrage til skabelsen af vækst og arbejdspladser i den europæiske økonomi.

¹⁷ EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1.

¹⁸ EETS-lovgivningen sikrer, at trafikanternes grundlæggende rettigheder, især beskyttelsen af personoplysninger, respekteres fuldt ud.

¹⁹ F.eks. på det seneste i Australien, Hviderusland, Canada og Israel.