

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2004/52/EG
av den 29 april 2004

om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget³, och

¹ EUT C 32, 5.2.2004, s. 36.

² EUT C 73, 23.3.2004, s. 54.

³ Europaparlamentets yttrande av den 18 december 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 22 mars 2004 (EUT C 95 E, 20.4.2004, s. 53) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 20 april 2004.

av följande skäl:

- (1) I sin resolution av den 17 juni 1997 om utveckling av telematik inom sektorn för vägtransporter, särskilt elektronisk avgiftsbetalning¹, uppmanade rådet kommissionen och medlemsstaterna att utveckla en strategi för att säkerställa konvergens mellan olika system för elektronisk avgiftsbetalning så att tillräcklig driftskompatibilitet uppnås på europeisk nivå. Den första fasen i denna strategi presenterades i kommissionens meddelande om driftskompatibla system för elektronisk avgiftsbetalning i Europa.
- (2) De flesta medlemsstater som har infört elektroniska vägtullsystem för att finansiera väginfrastruktur eller som har infört elektronisk avgiftsbetalning för användning av vägnätet (dessa system benämns nedan "elektroniska vägtullsystem") använder mikrovågsteknik för korta avstånd, med frekvenser runt 5,8 GHz, men dessa system är i dag inte helt kompatibla. Efter antagandet av tekniska förstandarder 1997 ledde Europeiska standardiseringskommitténs (CEN) arbete med mikrovågstekniken i januari 2003 till utarbetandet av tekniska standarder som främjar driftskompatibiliteten för mikrovågsbaserade elektroniska vägtullsystem med frekvenser på 5,8 GHz. Dessa förstandarder omfattar emellertid inte alla de system för korthållskommunikation (DSRC) med frekvenser på 5,8 GHz som är i drift i gemenskapen och omfattar två varianter som inte är helt kompatibla. Standarderna bygger på modellen med datautbyte mellan öppna system (Open Systems Interconnection), som definierats av Internationella standardiseringskommittén för kommunikation mellan informationssystem.

¹ EGT C 194, 25.6.1997, s. 5.

-
- (3) Tillverkare av utrustning och infrastrukturförvaltare har emellertid kommit överens om att inom gemenskapen utveckla driftskompatibla produkter på grundval av befintliga DSRC-system på 5,8 GHz. Den utrustning som måste göras tillgänglig för användare bör alltså kunna kommunicera med den teknik som endast får användas i de nya elektroniska vägtullsystem som skall införas i gemenskapen efter den 1 januari 2007, nämligen teknik för satellitbaserad positionsbestämning, mobilkommunikationsteknik med användning av GSM-GPRS-standard och mikrovågsteknik med frekvenser på 5,8 GHz.
 - (4) Det är viktigt att så snart som möjligt slutföra detta standardiseringsarbete för fastställande av tekniska standarder som garanterar teknisk kompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem baserade på mikrovågsteknik med frekvenser på 5,8 GHz och på satellit- och mobilkommunikationsteknik för att undvika ytterligare fragmentering av marknaden.
 - (5) Det är nödvändigt att skapa förutsättningar för ett allmänt införande av elektroniska vägtullsystem i medlemsstaterna och i grannländerna, och det krävs driftskompatibla system som är anpassade till den framtida utvecklingen av gemenskapens strategi för vägavgifter och till den framtida tekniska utvecklingen.
 - (6) De elektroniska vägtullsystemen bör vara driftskompatibla och baseras på öppna och offentliga standarder som är tillgängliga utan diskriminering för alla systemleverantörer.

-
- (7) När nya elektroniska vägtullssystem införs bör utbudet av utrustning vara tillräckligt stort för att diskriminering mellan de berörda företagen skall kunna undvikas.
- (8) Särskilt den nya tekniken för satellitbaserad positionsbestämning (GNSS) och mobilkommunikation (GSM/GPRS) kan på grund av sin stora flexibilitet och mångsidighet, tillämpas på elektroniska vägtullssystem för att uppfylla de krav som följer av den nya avgiftsstrategi som gemenskapen och medlemsstaterna planerar. Denna teknik gör det dessutom möjligt att registrera hur många kilometer som körs inom varje vägkategori, utan att det krävs dyrbara investeringar i infrastruktur. Tekniken möjliggör dessutom ytterligare nya säkerhets- och informationstjänster för resenärerna, såsom automatiskt nödanrop och positionsbestämning vid olyckor och information i realtid om trafikförhållanden, trafikintensitet eller restider. På området satellitbaserad positionsbestämning planeras projektet Galileo, som lanserades av gemenskapen 2002, att från och med 2008 tillhandahålla informationstjänster som är av högre kvalitet än de som de nuvarande satellitnavigeringssystemen tillhandahåller och som är optimala för vägtelematik. EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), som skall vara driftsklart redan 2004, skall ha liknande egenskaper. Dessa innovativa system kan dock medföra problem i fråga om kontrollernas tillförlitlighet och bedrägeribekämpning. På grund av de avsevärda fördelar som anges ovan bör emellertid i princip tillämpning av teknik för satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation rekommenderas vid införande av nya elektroniska vägtullssystem.

-
- (9) Mångfalden av tekniska lösningar för elektroniska vägtullsystem, vilka redan används eller vilka planeras under de kommande åren (framför allt mikrovågor på 5,8 GHz, satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation), och mångfalden av medlemsstaternas och grannländernas krav på de elektroniska vägtullsystemen kan komma att stå i vägen för en väl fungerande inre marknad och transportpolitikens mål. Det finns risk för att detta leder till att förare av tunga lastbilar på grund av detta har flera olika, dyra och driftsinkompatibla elektroniska enheter i sina förarhytter, samt till ökad risk för felhantering med följden att, t.ex., betalning oavsiktligen inte görs. En sådan utveckling är på grund av kostnader och av säkerhetsrelaterade och rättsliga skäl oacceptabel för användare och tillverkare av lastbilar.
- (10) Konstgjorda hinder för den inre marknadens funktion bör undanröjas, samtidigt som medlemsstaterna och gemenskapen bör ges möjlighet att tillämpa olika avgiftssystem för alla fordonstyper på lokal, nationell och internationell nivå. Fordonsutrustningen bör göra det möjligt att ta ut sådana vägavgifter med beaktande av principen om likabehandling av alla medborgare i medlemsstaterna. Man bör därför så snart som möjligt sörja för driftskompatibilitet mellan de elektroniska vägtullsystemen i hela gemenskapen.

-
- (11) Förarna har rätt att förvänta sig väginfrastrukturtjänster av högre kvalitet, särskilt när det gäller säkerheten, och betydlig minskning av trafikstockningar vid vägtullstationerna, särskilt vid topptrafik och på vissa högbelastade sträckor. Det europeiska vägtullsystemet måste utformas på ett sätt som tar hänsyn till detta. Vidare bör hänsyn tas till att de planerade teknikerna och komponenterna även, i den utsträckning det är tekniskt möjligt, skall kunna samverka med andra komponenter i fordonen, särskilt digitala färdskrivare och larmtjänster. Intermodala system bör inte uteslutas i ett senare skede.
- (12) Tillgången till ytterligare, framtida användningsmöjligheter vid sidan av uttag av vägtullar bör garanteras genom lämplig utrustning.
- (13) Ett europeiskt elektroniskt vägtullsystem bör säkra driftskompatibilitet på det tekniska, det kontraktsmässiga och det förfarandemässiga planet och omfatta
- a) ett enda kontrakt mellan kunderna och de operatörer som erbjuder tjänsten, i överensstämmelse med kontraktsregler som ger alla operatörer och/eller utfärdande organ möjlighet att tillhandahålla tjänsten och som ger tillgång till hela infrastrukturnätet,
 - b) tekniska standarder och krav som ger industrin möjlighet att ställa nödvändig utrustning till förfogande för tillhandahållande av tjänsten.

-
- (14) Kontraktsbunden driftskompatibilitet möjliggör betydande förenklingar för vissa trafikanter och väsentliga administrativa besparingar för yrkestrafikanter.
- (15) Elektroniska vägtullsystem bidrar märkbart till att minska olycksrisken och därmed till att öka vägsäkerheten, till att minska antalet kontantbetalningar vid vägtullstationerna och till att minska trafikstockningarna vid dessa stationer, särskilt vid topptrafik. De minskar också den negativa miljöpåverkan av fordon som står och väntar och startar på nytt och av trafikstockningar samt miljöpåverkan i samband med byggandet av nya eller utbyggnad av befintliga vägtullstationer.
- (16) Vitboken om den europeiska transportpolitiken fram till 2010 innehåller mål för säkerhet och smidighet i vägtrafiken. Driftskompatibla intelligenta transporttjänster och -system är ett viktigt verktyg för att uppnå dessa mål.
- (17) Införandet av elektroniska vägtullsystem kommer att medföra behandling av personuppgifter. Vid sådan behandling måste gemenskapens föreskrifter följas, särskilt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter¹ samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation². Rätten till skydd av personuppgifter nämns särskilt i artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

¹ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EGT L 284, 31.10.2003, s. 1).

² EGT L 201, 31.7.2002, s. 37.

-
- (18) En automatisk vägtulldebitering av bankkonton eller kredit- eller betalkortskonton var som helst inom eller utanför gemenskapen kräver ett fullt operativt betalningsområde i gemenskapen med icke-diskriminerande avgifter.
- (19) Varje elektroniskt vägtullsystem som införs i medlemsstaterna bör uppfylla följande grundläggande kriterier: det bör vara möjligt att i systemet införliva framtida tekniska och systemrelaterade förbättringar och utbyggnader utan dyra överskott av gamla modeller och metoder, kostnaderna för privata och kommersiella väganvändare att anta systemet bör vara obetydliga jämfört med fördelarna för dessa väganvändare och för hela samhället, samt varje medlemsstat bör genomföra systemet så att det inte i något avseende uppstår diskriminering mellan väganvändare från det egna landet och väganvändare från andra medlemsstater.
- (20) Eftersom målen för detta direktiv, särskilt driftskompatibiliteten mellan elektroniska vägtullsystem på den inre marknaden och införandet av ett europeiskt system för elektroniska vägtullar på hela det vägnät i gemenskapen som är belagt med vägtullar, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av deras europeiska dimension, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (21) Det bör tillses att de berörda parterna (vägtullsoperatörerna, infrastrukturförvaltarna, elektronik- och bilindustrin, användarna) får delta i kommissionens samråd om tekniska frågor och kontraktsfrågor i anslutning till införandet av det europeiska systemet för europeiska vägtullar. Vid behov bör kommissionen även samråda med icke-statliga organisationer som arbetar med frågor som rör skydd av privatlivet, trafiksäkerhet och miljön.
- (22) För att ett europeiskt system för elektroniska vägtullar skall kunna införas måste riktlinjer först fastställas av Kommittén för elektroniska vägtullar, vilken inrättas genom detta direktiv.
- (23) Detta direktiv påverkar inte medlemsstaternas frihet att föreskriva bestämmelser om avgiftsbeläggning av väginfrastruktur och om beskattningsfrågor.
- (24) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och räckvidd

1. I detta direktiv fastställs de villkor som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen. Detta direktiv skall tillämpas på elektronisk inkassering av alla slags vägavgifter på hela gemenskapens vägnät, inklusive vägar i och utanför städer, motorvägar, större och mindre vägar, samt olika anläggningar som tunnlar, broar och färjor.

¹ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Detta direktiv skall inte tillämpas på

- a) vägtullsystem som saknar system för elektronisk inkassering av vägtullar,
- b) elektroniska vägtullsystem där utrustning inte behöver installeras i fordon,
- c) små, rent lokala vägtullsystem för vilka kostnaderna för att uppfylla kraven i detta direktiv inte står i proportion till fördelarna.

3. För att uppnå det mål som fastställs i punkt 1 skall ett europeiskt system för elektroniska vägtullar inrättas. Systemet, som skall vara ett komplement till medlemsstaternas nationella system för elektroniska vägtullar, skall säkerställa driftskompatibilitet i hela gemenskapen för användarna mellan de elektroniska vägtullsystem som medlemsstaterna redan har inrättat och de system som i framtiden kommer att införas inom ramen för detta direktiv.

Artikel 2

Tekniska lösningar

1. I alla nya elektroniska vägtullsystem som tas i drift från och med den 1 januari 2007 skall en eller flera av följande tekniska lösningar tillämpas för vägtullstransaktionerna:

- a) Satellitbaserad positionsbestämning.

- b) Mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarden (referens GSM TS 03.60/23.060).
- c) 5,8 GHz mikrovågor.

2. Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall inrättas enligt artikel 3.1. Operatörerna skall enligt tidsplanen i artikel 3.4 ge intresserade användare tillgång till fordonsutrustning som är anpassad till alla elektroniska vägtullsystem som är i bruk i medlemsstaterna, med användning av de tekniska lösningar som avses i punkt 1, och som lämpar sig för alla fordonstyper. Denna utrustning skall åtminstone vara driftskompatibel och kunna kommunicera med alla system som används i medlemsstaterna genom att en eller flera av de tekniker som anges i punkt 1 används. Närmare bestämmelser i detta avseende skall fastställas av den kommitté som avses i artikel 5.1, inbegripet arrangemang för att tillmötesgå intresserade användare som begär tillgång till fordonsutrustning.

3. Nya elektroniska vägtullsystem som tas i drift efter antagandet av detta direktiv rekommenderas att använda sådan teknik med satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation som avses i punkt 1. Med avseende på eventuell omställning av system som använder annan teknik till system som använder ovan angiven teknik skall kommissionen i samverkan med den kommitté som avses i artikel 5.1 utarbeta en rapport senast den 31 december 2009. Rapporten skall innehålla en studie av användningen av varje typ av teknik som anges i punkt 1 samt en kostnads- och intäktsanalys. Kommissionen skall vid behov låta rapporten åtföljas av ett förslag till Europaparlamentet och rådet om en strategi för omställning av systemen.

4. Utan att det påverkar bestämmelserna i punkt 1 kan fordonsburen utrustning också vara lämplig för annan teknik, på villkor att detta inte leder till ytterligare bördor för användarna eller skapar diskriminering mellan dem. Fordonsutrustningen kan också när så är lämpligt kopplas till fordonets elektroniska färdskrivare.
5. Medlemsstater som har vägtullsystem skall vidta de åtgärder som krävs för att öka användningen av elektroniska vägtullsystem. De skall sträva efter att säkerställa att minst 50 % av trafikflödet genom varje tullstation kan använda elektroniska vägtullsystem senast den 1 januari 2007. De vägfiler som används för inkassering av vägtull på elektronisk väg får också användas för inkassering av vägtull på annat sätt med vederbörlig hänsyn till säkerheten.
6. Det arbete med driftskompatibilitet för befintlig vägtullsteknik som utförs i samband med det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall säkerställa fullständig kompatibilitet och gränssnittsöverensstämmelse mellan denna teknik och den teknik som avses i punkt 1 samt mellan tillhörande utrustning.
7. Medlemsstaterna skall se till att den behandling av personuppgifter som krävs för driften av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar sker i enlighet med gemenskapens bestämmelser om skydd av fysiska personers fri- och rättigheter, inklusive rätten till privatliv, och att särskilt bestämmelserna i direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG uppfylls.

Artikel 3

Inrättande av ett europeiskt system för elektroniska vägtullar

1. Ett europeiskt system för elektroniska vägtullar skall inrättas för allt vägnät i gemenskapen där det på elektronisk väg tas ut vägtullar eller avgifter för användning. Detta elektroniska vägtullsystem kommer att definieras genom kontraktsregler som ger alla operatörer och/eller utfärdande organ möjlighet att tillhandahålla tjänsten, tekniska standarder och krav samt ett enda abonnemangskontrakt mellan kunderna och de operatörer och/eller utfärdande organ som tillhandahåller tjänsten. Kontraktet skall ge tillgång till tjänsten i hela infrastrukturnätet och skall kunna tecknas hos varje operatör som förvaltar någon del av nätet och/eller hos utfärdande organ.
2. Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar får varken påverka medlemsstaternas principbeslut att ta ut vägtullar för särskilda typer av fordon eller nivån på och ändamålet med de avgifter som tas ut. Det skall endast avse metoden för att ta ut vägtullar eller avgifter. Systemet skall göra det möjligt att ingå kontrakt oavsett var fordonet är registrerat, vilken nationalitet parterna i kontraktet har och vilket område eller punkt på vägnätet vägtullen gäller.
3. Systemet skall medge att intermodalitet utvecklas utan att detta skapar nackdelar för andra transportmetoder.

4. De medlemsstater som har nationella system för inkassering av vägtull på elektronisk väg skall se till att operatörerna och/eller de utfärdande organen ger sina kunder tillgång till det europeiska systemet för elektroniska vägtullar enligt följande tidsplan:

- a) För alla fordon som väger över 3,5 ton och för alla fordon som får transportera fler än 9 passagerare (förare + 8) senast tre år efter det att besluten om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar enligt artikel 4.4 har fattats.
- b) För alla andra typer av fordon senast fem år efter det att besluten om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar enligt artikel 4.4 har fattats.

Artikel 4

Grunddrag i det europeiska systemet för elektroniska vägtullar

- 1. Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall bygga på de element som förtecknas i bilagan till detta direktiv.
- 2. Vid behov kan denna bilaga av tekniska skäl ändras i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.
- 3. Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall bygga på de tekniska lösningar som avses i artikel 2, med specifikationer som skall vara allmänt tillgängliga.

4. Beslut om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall senast den 1 juli 2006 fattas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 5.2. Sådana beslut skall endast fattas om samtliga villkor, utvärderade enligt lämpliga undersökningar, föreligger för att möjliggöra driftskompatibilitet i alla avseenden, inbegripet ur teknisk, rättslig och handelsmässig synvinkel.
5. Om besluten enligt punkt 4 inte har fattats före den 1 juli 2006, skall kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 fastställa ett nytt datum när besluten senast skall fattas.
6. Kommissionen skall fatta tekniska beslut om upprättandet av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.
7. I enlighet med förfarandet i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter¹ skall kommissionen uppmana de relevanta standardiseringsorganen, särskilt Europeiska standardiseringskommittén CEN, att göra alla de ansträngningar som krävs för ett snabbt antagande av standarder för elektroniska vägtullsystem, vad gäller de tekniker som förtecknas i artikel 2.1.
8. Utrustning för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall särskilt uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/5/EG av den 9 mars 1999 om radioutrustning och teleterminalutrustning och om ömsesidigt erkännande av utrustningens överensstämmelse² samt rådets direktiv 89/336/EEG av den 3 maj 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet³.

¹ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet senast ändrat genom 2003 års anslutningsakt.

² EGT L 91, 7.4.1999, s. 10. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003.

³ EGT L 139, 23.5.1989, s. 19. Direktivet senast ändrat genom direktiv 93/68/EEG (EGT L 220, 30.8.1993, s. 1).

Artikel 5

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté för elektroniska vägtullar, nedan kallad "kommittén".
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 6

Genomförande

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den ...^{*}. De skall genast till kommissionen översända texten till dessa bestämmelser samt en tabell med en jämförelse mellan dem och bestämmelserna i detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

*

18 månader efter det att detta direktiv har trätt ikraft.

Artikel 7

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Artikel 8

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 29 april 2004.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

M. Mc DOWELL

Ordförande

BILAGA

Nödvändiga element för utformning och införande av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar

Nedanstående frågor är väsentliga för utformning och införande av det europeiska system för elektroniska vägtullar som inrättas enligt detta direktiv. Man skiljer mellan tekniska, förfarandemässiga och rättsliga frågor.

Tekniska frågor

- a) Operativa förfaranden för systemet: tecknande av abonnemang, bruksanvisning, installation av fordonsutrustning, behandling av transaktioner vid vägtullstationer eller vid löpande avgift, förfaranden för återhämtningåtergång av transaktionsdatatransaktioner i händelse av avbrott eller störningar i utrustningens drift, kontrollsystem, fakturering och indrivning av förfallna belopp, kundtjänst, kundsupport, fastställande av servicenivån till kunder. När sådana operativa förfaranden fastställs skall befintliga förfaranden i medlemsstaterna beaktas.
- b) Funktionsmässiga specifikationer för systemet: beskrivning av hur fordonsburen utrustning och markutrustning fungerar.
- c) Tekniska specifikationer för mark- och fordonsutrustning till stöd för systemet och standarder, certifieringsförfaranden och restriktioner som skall iakttas.

-
- d) Inledande och uppföljning av arbetet i relevanta standardiseringsorgan och eventuella tekniska kompletteringar av tillämpade standarder eller förstandarder i syfte att garantera driftskompatibiliteten.
 - e) Specifikationer för installation av fordonsburen utrustning.
 - f) Transaktionsmodeller: exakt fastställande av beräkningsmetoder för transaktionerna för varje särskild typ av vägtull (fasta tullportar eller löpande avgift), fastställande av vilka data som utväxlas mellan fordons- och markutrustning samt dataformat.
 - g) Arrangemang för att tillmötesgå alla intresserade användare som begär tillgång till fordonsutrustning.

Frågor avseende förfarandet

- h) Förfaranden för kontroll av teknisk prestanda hos fordonsutrustning, utrustning vid vägen samt hur utrustningen installerats i fordonen.
- i) Parametrar för klassificering av fordon: Validering av en gemenskapsförteckning över tekniska parametrar, där varje medlemsstat kommer att välja de parametrar den vill använda för sin avgiftspolitik. Dessa parametrar kommer att avse fordonens fysiska egenskaper, motoregenskaper och miljöpåverkan. Det blir medlemsstaternas sak att fastställa fordonsklasser på grundval av dessa parametrar.

- j) Inrättande av förfaranden för hantering av särskilda fall, som alla slags driftsstörningar. Detta gäller särskilt i sådana fall där vägtullsoperatörerna och kunden inte är från samma land.

Rättsliga frågor

- k) Validering av de valda tekniska lösningarnas överensstämmelse med gemenskapens bestämmelser om skydd av fysiska personers fri- och rättigheter, särskilt rätten till privatliv. Överensstämmelse med direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG kommer särskilt att behöva säkerställas.
- l) Fastställande av icke-diskriminerande gemensamma bestämmelser och minimikrav som bör iakttas av potentiella tjänsteleverantörer vidför att få tillhandahållande avtillhandahålla tjänsten.
- m) Bedömning av möjligheten att harmonisera bestämmelserna om indrivning av elektroniska vägtullar.
- n) Utkast till ett samförståndsavtal mellan vägtullsoperatörerna som möjliggör införande av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar, inbegripet tvistlösningsförfaranden.
-