

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 6. oktober 2009

om definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) og de tilhørende tekniske løsninger

(meddelt under nummer K(2009) 7547)

(EØS-relevant tekst)

(2009/750/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet ⁽¹⁾, særlig artikel 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til direktiv 2004/52/EF skal Kommissionen definere den europæiske elektroniske bompengetjeneste (European Electronic Toll Service — EETS) efter proceduren i artikel 5, stk. 2.

(2) Indgåelse af én kontrakt med én EETS-udbyder bør gøre det muligt for EETS-brugerne at betale bompengene i alle EETS-områder i det europæiske vejnet i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i direktiv 2004/52/EF, bl.a. ved hjælp af én enkelt type køretøjsudstyr, som kan bruges i alle EETS-områder.

(3) Beslutningen omfatter informationsudveksling mellem medlemsstaterne, bompengepkræverne, tjenesteyderne og trafikanterne med henblik på at sikre den korrekte angivelse af skyldige bompengene i forbindelse med den europæiske elektroniske bompengetjeneste.

(4) Indførelsen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste vil medføre behandling af personoplysninger, og det skal ske i streng overensstemmelse med de relevante fællesskabsbestemmelser i f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF ⁽²⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF ⁽³⁾.

⁽¹⁾ EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).

(5) Bompengepkræverne skal på ikkediskriminerende vilkår give EETS-udbydere adgang til deres EETS-område.

(6) For at sikre åbenhed og ikkediskriminerende adgang til EETS-områderne for alle EETS-udbydere skal bompengepkræverne offentliggøre alle nødvendige oplysninger om adgangsrettigheder i en EETS-områdeerklæring.

(7) Den europæiske elektroniske bompengetjeneste bygger på principperne om åbenhed og fair og effektiv prissætning.

(8) Der skal indrettes en forligsprocedure med henblik på at afgøre tvister mellem bompengepkræverne og EETS-udbydere i forbindelse med kontraktforhandlinger og kontraktforholdet mellem dem. Opstår der tvist om ikkediskriminerende adgang til EETS-områder, bør bompengepkræverne og EETS-udbydere konsultere de nationale forligsorganer for at finde en måde at bilægge tvisten på.

(9) En effektiv forvaltning af fair og ikkediskriminerende adgang til den europæiske elektroniske bompengetjeneste, herunder forebyggelse af unødige administrative byrder, forudsætter, at medlemsstaternes forligsorganer samarbejder tæt ⁽⁴⁾ om anvendelsen af fællesskabsreglerne og behandlingen af eventuelle klager, uanset muligheden for domstolskontrol.

(10) Bompengepkræverne kan have forskellige opkrævningspolitikker for forskellige bruger- og/eller køretøjskategorier og må ikke diskriminere mellem EETS-brugere i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12. december 2006 om tjenesteydelser i det indre marked ⁽⁵⁾ (servicedirektivet).

⁽⁴⁾ Den enkelte medlemsstat træffer beslutning om de praktiske forhold i forbindelse med oprettelsen af et forligsorgan, der skal varetage mæglingfunktionen, forudsat at kravene i kapitel IV, der sikrer alle EETS-udbydere fair adgang til de nationale EETS-områder, er opfyldt.

⁽⁵⁾ EUT L 376 af 27.12.2006, s. 36.

- (11) EETS-brugerne skal ikke betale mere i bompeng, end de ville have skullet efter den tilsvarende nationale eller lokale betalingsordning.
- (12) Bompengepkræverne kan af nationale eller lokale hensyn beholde eller oprette specifikke nationale eller lokale tjenester med manuelle, automatiske eller elektroniske systemer. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste er en tjeneste, der supplerer de nationale eller lokale elektroniske bompengebetalingssystemer i medlemsstaterne. Men når medlemsstaterne har sådanne bompengesystemer, skal de træffe de fornødne foranstaltninger til at øge anvendelsen af elektroniske bompengesystemer og søge at sikre, at mindst 50 % af trafikstrømmen på hvert betalingsanlæg kan anvende elektroniske bompengesystemer.
- (13) En bompengepolitik bygger på europæisk, national eller lokal lovgivning. Gennemførelsen af bompengepolitikken påhviler bompengepkræverne. Hver medlemsstat træffer på en ikkediskriminerende måde beslutning om kontrol af bompengangivelser i overensstemmelse med europæisk lovgivning, hvor det er relevant. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste skal rumme interoperable midler til kontrol af, om bompengene angives korrekt for køretøjer, der angiveligt anvender tjenesten.
- (14) Teknologien til opkrævning af bompeng overflødiggør fysiske hindringer, der skal sikre opkrævningen, og det øger færdselssikkerheden og mindsker trængslen.
- (15) Bompengindtægten bidrager generelt til finansiering af opførelse og vedligeholdelse af transportinfrastruktur. Transportvirksomheder, der unddrager sig betaling af bompengene, berøver i givet fald medlemsstaterne og Fællesskabet finansielle ressourcer til dette formål og skaffer sig en unfair konkurrencefordel frem for de virksomheder, der betaler, som de skal. Bompengunddragelse risikerer at underminere de transportpolitiske målsætninger for trafikstyring, trængsel og forurening.
- (16) Der bør defineres væsentlige krav til den europæiske elektroniske bompengetjeneste for hele Fællesskabet.
- (17) EETS har tekniske og organisatoriske aspekter. For dem begge må der stilles væsentlige krav, der vil gøre det muligt for interoperabiliteten i EETS at fungere i alle henseender. Ikke mindst for komponenter og grænseflader er der behov for tekniske specifikationer for hele Fællesskabet, som skal gøre det muligt at opfylde de væsentlige krav på det tekniske område.
- (18) For at overholde de relevante bestemmelser om procedurer for offentlige indkøb i vejsektoren og navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF⁽¹⁾
- (19) I henhold til direktiv 2004/18/EF kan en teknisk specifikation bl.a. defineres ved henvisning til en europæisk standard eller en harmoniseret standard, en europæisk teknisk godkendelse eller en fælles teknisk specifikation. Harmoniserede standarder skal udarbejdes af et europæisk standardiseringsorgan såsom Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN), Det Europæiske Standardiseringsudvalg for Elektronik (Cenelec) eller Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation (ETSI) på mandat fra Kommissionen, og deres referencer skal offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*⁽²⁾.
- (20) Det vil være i Fællesskabets interesse at danne et internationalt standardiseringsystem, der kan generere standarder, som anvendes i praksis af den internationale handels aktører, og som opfylder kravene i fællesskabspolitikken. De europæiske standardiseringsorganer skal derfor fortsætte deres samarbejde med de internationale standardiseringsorganer.
- (21) Der skal muligvis på et senere tidspunkt defineres yderligere tekniske specifikationer eller andre standarder. Disse specifikationer bør bidrage til at supplere de krav til den europæiske elektroniske bompengetjeneste, der er blevet harmoniseret på fællesskabsplan.
- (22) De procedurer, der gælder for vurderingen af EETS-interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse med specifikationerne og deres anvendelseegnethed, skal bygge på anvendelsen af de moduler, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF⁽³⁾. Så vidt muligt og for at fremme branchens udvikling bør der udarbejdes procedurer, der rummer et kvalitetssikringssystem. Disse procedurer skal sætte de organer, der er bemyndiget til at vurdere EETS-interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse med specifikationerne og deres anvendelseegnethed, i stand til at forvisse sig om, at resultaterne i udformnings-, fremstillings-, idriftsættelses- og selve driftsfasen er i overensstemmelse med gældende love, tekniske forskrifter og driftsmæssige bestemmelser. De skal også gøre det muligt for producenterne at regne med ligebehandling uanset land.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige indkøbskontrakter, tjenesteydelseskontrakter og bygge- og anlægskontrakter (EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114).

⁽²⁾ De primære elementer i den nye metode er defineret i Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder (EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets afgørelse 93/465/EØF (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82).

- (23) Disse bemyndigede organer skal samordne deres beslutninger så nøje som muligt.
- (24) Selv om der foreligger overensstemmelse med specifikationerne, er det muligvis ikke tilstrækkeligt til at vurdere den driftsmæssige interoperabilitet i praksis. Det er derfor nødvendigt med en CE-mærkning for anvendelsesegnethed.
- (25) Ifølge direktiv 2004/52/EF, artikel 4, stk. 4, træffer Kommissionen beslutninger om definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾. Hvis det er relevant, kan bilaget til direktiv 2004/52/EF ændres af tekniske årsager efter den procedure, der henvises til i direktivets artikel 5, stk. 2.
- (26) Nærværende beslutning bygger på det arbejde, der er udført i tværeuropæiske forskningsprojekter ⁽²⁾ med støtte fra Kommissionen og vigtige interessenter samt i ekspertgrupper, der er nedsat af Europa-Kommissionen, med det formål at nå frem til en præcis definition af den europæiske elektroniske bompengetjenestes indhold og organisatoriske struktur.
- (27) Da det har stor betydning, at den europæiske elektroniske bompengetjeneste tages i brug, bør Kommissionen gennemgå situationen 18 måneder efter denne beslutnings ikrafttræden. Ud fra konklusionerne i denne midtvejsrapport om ibrugtagning af den europæiske elektroniske bompengetjeneste, skal Kommissionen med bistand fra udvalget for elektronisk opkrævning af bompengede foreslå enhver nødvendig foranstaltning.
- (28) De foranstaltninger, der er fastlagt i denne beslutning, er i overensstemmelse med holdningen i udvalget for elektronisk opkrævning af bompengede, der er nævnt i artikel 5, stk. 1, i direktiv 2004/52/EF —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. I denne beslutning defineres den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS).

Til det formål fastlægges de nødvendige tekniske specifikationer og krav heri sammen med de kontraktlige regler, der vedrører levering af den europæiske elektroniske bompengetjeneste.

2. Ved denne beslutning fastlægges EETS-udbyderes, bompengeopkræveres og EETS-brugeres rettigheder og pligter.

Artikel 2

Definitioner

I denne beslutning forstås ved:

- a) »EETS-område«: et betalingsområde, der falder ind under bestemmelserne i direktiv 2004/52/EF
- b) »EETS-udbyder«: en juridisk person, der opfylder kravene i artikel 3, er registreret i etableringsmedlemsstaten og giver en EETS-bruger adgang til den europæiske elektroniske bompengetjeneste
- c) »EETS-bruger«: en (fysisk eller juridisk) person, som indgår en kontrakt med en EETS-udbyder for at få adgang til den europæiske elektroniske bompengetjeneste
- d) »interoperabilitetskomponenter«: hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af materiel, som indgår i eller er bestemt til at indgå i den europæiske elektroniske bompengetjeneste, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i tjenesten, herunder både materielle og immaterielle objekter, f.eks. software
- e) »køretøjsudstyr«: et komplet sæt hardware- og softwarekomponenter, der gør det muligt at benytte den europæiske elektroniske bompengetjeneste, og som installeres i køretøjet med henblik på indsamling, lagring, behandling og fjernmodtagelse/-overførsel af data
- f) »anvendelsesegnethed«: en interoperabilitetskomponents evne til at opnå og fastholde et specificeret resultatniveau, når den er i drift og er integreret repræsentativt i den europæiske elektroniske bompengetjeneste i forbindelse med en bompengeopkrævers system
- g) »takstklasse«: en gruppe køretøjer, der behandles ens af en bompengeopkræver
- h) »takststruktur«: fordelingen på takstklasser af de bompengede, der skal betales, sådan som bompengeopkræveren har defineret det
- i) »teknisk specifikation«: en specifikation som defineret i direktiv 2004/18/EF, artikel 23 og bilag VI
- j) »bompengede«: en betaling, skat eller afgift, der opkræves, når et køretøj færdes i et betalingsområde
- k) »bompengeopkræver«: en offentlig eller privat organisation, som opkræver bompengede for køretøjers brug af vejnettet i et EETS-område

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Projekterne Cesare og RCI.

- l) »bompenge-data«: de oplysninger, der defineres af den ansvarlige bompengeopkræver som nødvendige, for at det skyldige beløb for at færdes med et køretøj i et bestemt betalingsområde kan fastslås og bompengetransaktionen afsluttes
- m) »bompengeangivelse«: en erklæring fra en bompengeopkræver, som bekræfter et køretøjs færdsel i et betalingsområde i et format, der er aftalt mellem bompengetjenestudbyderen og bompengeopkræveren
- n) »betalingsområde«: et område inden for EU's territorium, en del af det europæiske vejnet eller en struktur såsom en tunnel, en bro eller en færge, hvor der opkræves bompenge
- o) »betalingsordning«: det sæt regler, herunder håndhævelsesbestemmelser, der gælder for opkrævning af bompenge i et betalingsområde
- p) »bompengetransaktion«: en handling eller række af handlinger, hvorved en bompengeangivelse når frem til bompengeopkræveren
- q) »køretøjsklassificeringsparametre«: de køretøjsrelaterede oplysninger, som bruges ved beregning af bompengebeløbet ud fra bompenge-dataene.

KAPITEL II

GENERELLE PRINCIPPER

Artikel 3

Krav til EETS-udbydere

EETS-udbydere søger registrering i en medlemsstat, de er etableret i, og ansøgningen imødekommes, hvis de opfylder følgende krav:

- a) De skal være certificeret efter EN ISO 9001 eller tilsvarende.
- b) De skal godtgøre at være i besiddelse af det tekniske udstyr og den EF-overensstemmelseserklæring eller -attest for deres interoperabilitetskomponenter, som kræves i henhold til bilag IV, afsnit 1.
- c) De skal godtgøre deres kvalifikationer på området for elektroniske bompengetjenester eller andre relevante områder.
- d) De skal være i en passende økonomisk situation.
- e) De skal vedligeholde en overordnet risikostyringsplan, som revideres mindst hvert andet år.
- f) De skal have et godt omdømme.

Artikel 4

EETS-udbydernes rettigheder og pligter

1. EETS-udbydere skal indgå EETS-kontrakter, der dækker alle EETS-områder, inden 24 måneder efter deres registrering i henhold til artikel 19.

En EETS-udbyder skal til hver en tid opretholde sin dækning af alle EETS-områder. Hvis der sker ændringer i EETS-områderne eller andre ting, der påvirker den fulde dækning, skal udbyderen genetablere den fulde dækning inden seks måneder.

2. EETS-udbydere skal informere EETS-brugerne om deres EETS-områdedækning og om ændringer heraf.

EETS-udbydere skal udarbejde en årlig erklæring til registreringsmedlemsstaten vedrørende deres EETS-områdedækning.

3. Når det er påkrævet, skal EETS-udbydere forsyne EETS-brugerne med køretøjsudstyr, der opfylder de relevante tekniske krav i denne beslutning. De skal godtgøre, at disse krav er opfyldt.

4. EETS-udbydere skal overvåge deres serviceniveau. De skal indføre revisionspligtige driftsprocesser, som giver mulighed for at træffe egnede foranstaltninger, hvis der konstateres problemer med serviceniveauet eller brud på integriteten.

5. EETS-udbydere skal stille egnet service og teknisk support til rådighed for at sikre den korrekte individuelle tilpasning af køretøjsudstyret. EETS-udbydere skal være ansvarlige for at lægge faste køretøjsklassificeringsparametre ind i køretøjsudstyret eller i deres informationssystem. Variable køretøjsklassificeringsparametre, som kan variere fra tur til tur eller inden for samme tur og er beregnet til at blive lagt ind ved en handling i køretøjet, skal kunne konfigureres gennem en egnet menneske-maskine-grænseflade.

6. EETS-udbydere skal føre lister over ugyldiggjort køretøjsudstyr, som er knyttet til deres EETS-kontrakt med EETS-brugerne. Sådanne lister skal vedligeholdes i streng overensstemmelse med Fællesskabets regler om beskyttelse af personoplysninger, som bl.a. findes i direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF.

7. EETS-udbydere skal offentliggøre deres kontraktpolitik for EETS-brugerne.

8. I de fakturaer, som EETS-udbydere udsteder til de enkelte EETS-brugere, angives tydeligt udbyderens forskellige serviceafgifter og de påløbne bompenge, og, medmindre brugeren frabeder sig det, specificeres som minimum det tidspunkt og det sted, hvor bompengene påløb, og den brugerrelevante sammensætning af de enkelte bompengebeløb.

9. EETS-udbydere skal informere enhver EETS-bruger så hurtigt som praktisk muligt om enhver mangel eller uregelmæssighed i forbindelse med dennes bompengekonto og tilbyde brugeren at få bragt kontoen i orden, før der træffes håndhævelsesforanstaltninger.

10. EETS-udbydere skal samarbejde med bompengopkræverne i deres håndhævelsesindsats.

Artikel 5

Bompengopkrævernes rettigheder og pligter

1. Når et EETS-område ikke er i overensstemmelse med de tekniske og proceduremæssige EETS-interoperabilitetsbetingelser i direktiv 2004/52/EF og denne beslutning, skal den ansvarlige bompengopkræver vurdere problemet sammen med de berørte parter og, såfremt det falder ind under opkræverens ansvarsområde, træffe korrigerende foranstaltninger med henblik på at sikre bompengensystemets interoperabilitet med den europæiske elektroniske bompengetjeneste. Hvis situationen opstår, skal bompengopkræveren informere medlemsstaten, så registret i henhold til artikel 19, stk. 1, litra a), kan ajourføres.

2. Hver bompengopkræver skal i henhold til bilag I udforme og vedligeholde en EETS-områdeerklæring, der rummer de generelle betingelser for EETS-udbydernes adgang til bompengopkræverens betalingsområder.

3. Bompengopkræverne skal på ikkediskriminerende vis acceptere enhver EETS-udbyder, der anmoder om at udbyde den europæiske elektroniske bompengetjeneste på det eller de EETS-områder, som bompengopkræveren har ansvaret for.

Godkendelsen af en EETS-udbyder til et betalingsområde er betinget af, at de generelle betingelser i EETS-områdeerklæringen er opfyldt, med henblik på at forhandlingerne kan afsluttes inden for den tidsramme, der er angivet i artikel 4, stk. 1; den kan derudover være betinget af specifikke kontraktvilkår.

Hvis en bompengopkræver og en EETS-udbyder ikke kan nå til enighed, kan sagen henvises til forligsorganet, som har ansvaret for det pågældende betalingsområde.

4. De bompenge, som bompengopkræverne opkræver hos EETS-brugerne, må ikke overstige de tilsvarende nationale/lokale bompengesatser.

5. Bompengopkræverne skal på deres EETS-område acceptere enhver type køretøjsudstyr, som kommer fra EETS-udbydere, de har kontrakt med, som er blevet certificeret i overensstemmelse med bilag IV, og som ikke optræder på en liste over ugyldiggjort køretøjsudstyr jf. artikel 7, stk. 3.

Bompengopkræverne skal på deres websted vedligeholde en let tilgængelig, offentlig liste over alle de EETS-udbydere, de har kontrakt med.

6. En bompengopkræver kan kræve, at en EETS-udbyder medvirker til at udføre uanmeldte og detaljerede afprøvninger af betalingssystemer med køretøjer, der befærder eller for nylig har befærdet bompengopkræverens EETS-område(r). Antallet af køretøjer, der bruges til en bestemt EETS-udbyders afprøvninger i et år, skal stå i rimeligt forhold til den gennemsnitlige årlige trafikmængde eller tilsvarende prognoser på bompengopkræverens EETS-område(r).

7. Hvis der opstår funktionsforstyrrelser i den europæiske elektroniske bompengetjeneste, som må tilskrives bompengopkræveren, skal denne sørge for fortsat drift med forringede driftsvilkår, således at køretøjer med det i stk. 5 nævnte udstyr kan færdes sikkert med minimale forsinkelser og uden at blive betragtet som bompengunddragere.

8. Bompengopkræverne skal på en ikkediskriminerende måde samarbejde med EETS-udbydere og/eller -producent og/eller bemyndiget organ med henblik på at vurdere interoperabilitetskomponenternes anvendelsesegnhed på deres betalingsområder.

Artikel 6

Bompengedata

Bompengopkræverne skal indberette enhver ændring i deres bompengedata til den eller de medlemsstater, hvori deres betalingsområder er beliggende; det gælder bl.a.:

- a) definition af EETS-området, navnlig den geografiske udbredelse og den infrastruktur, der opkræves bompenge for
- b) arten af bompenge og opkrævningsprincipper
- c) køretøjer, der skal opkræves bompenge for
- d) køretøjsklassificeringsparametre (f.eks. antal aksler, maksimalt tilladt vægt for anhænger og ophængstype) med deres indplacering i bompengopkræverens takststruktur
- e) de påkrævede bompengeangivelser.

Artikel 7

Bompenge

1. Bompengene fastlægges af bompengopkræveren, bl.a. ud fra køretøjets klassificering. Et køretøjs klassificering skal bestemmes på grundlag af køretøjsklassificeringsparametrene i bilag VI. I tilfælde af en uoverensstemmelse mellem EETS-udbyderens og bompengopkræverens køretøjsklassificering skal bompengopkræverens klassificering være gældende, medmindre der kan påvises en fejl.

2. Bompenggeopkrævere har ud over retten til at opkræve betaling fra en EETS-udbyder for enhver dokumenteret bompenggeangivelse, også ret til at opkræve betaling fra en EETS-udbyder for enhver dokumenteret manglende bompenggeangivelse for en brugerkonto, som EETS-udbyderen forvalter.

3. Hvis en EETS-udbyder har sendt en bompenggeopkræver en liste over ugyldiggjort køretøjsudstyr, jf. artikel 4, stk. 6, skal EETS-udbyderen ikke drages til ansvar for yderligere bompengge, som påløber ved brug af dette ugyldiggjorte køretøjsudstyr. Bompenggeopkræverne og EETS-udbyderne kommer overens om antallet af ugyldiggjorte stykker køretøjsudstyr på listen, listens udformning og ajourføringshyppigheden.

4. I mikrobølgebaserede betalingsystemer skal bompenggeopkræverne indsende dokumenterede bompenggeangivelser til EETS-udbyderne for bompengge, som skyldes af deres respektive EETS-brugere.

Artikel 8

Regnskab

Hvis en organisation både optræder som bompenggeopkræver og EETS-udbyder, skal medlemsstaterne træffe de fornødne foranstaltninger til at sikre, at der aflægges og offentliggøres separate resultatopgørelser og balancer for hver type virksomhed, og at krydssubsidiering mellem de to virksomheder ikke kan finde sted.

Regnskaberne for bompenggeopkræverens og EETS-udbyderens virksomhed skal holdes adskilt fra hinanden og fra regnskaber, der vedrører enhver anden type virksomhed, så der kan foretages en klar vurdering af udgifter og indtægter i forbindelse med levering af den europæiske elektroniske bompenggetjeneste.

Artikel 9

EETS-brugernes rettigheder og pligter

1. EETS-brugerne kan tilmelde sig den europæiske elektroniske bompenggetjeneste gennem enhver EETS-udbyder uanset nationalitet, bopælsstat eller køretøjets registreringsstat. Når EETS-brugerne indgår en kontrakt, skal de nøje informeres om, hvordan deres personoplysninger behandles, og hvilke rettigheder de har i medfør af gældende lovgivning om beskyttelse af personoplysninger.

2. EETS-brugerne skal sikre, at alle bruger- og køretøjsdata, som de oplyser til EETS-udbyderen, er korrekte.

3. EETS-brugerne skal træffe enhver tænkelig foranstaltning til at sikre, at køretøjsudstyret virker, mens køretøjet færdes i et EETS-område.

4. EETS-brugere skal betjene køretøjsudstyret i overensstemmelse med EETS-udbyderens instrukser, navnlig i forbindelse med angivelsen af variable køretøjsparametre.

5. En EETS-brugers betaling af bompengge til EETS-udbyderen skal anses for at opfylde EETS-brugerens betalingsforpligtelser over for den relevante bompenggeopkræver.

KAPITEL III

FORLIGSORGAN

Artikel 10

Oprettelse og funktioner

1. Hver medlemsstat med mindst ét EETS-område skal udpege eller oprette et forligsorgan for at befordre mæglingen mellem bompenggeopkrævere med et betalingsområde, der er beliggende inden for denne stats territorium, og EETS-udbydere, som har indgået kontrakt eller er i kontraktforhandlinger med disse bompenggeopkrævere. Forligsorganet skal navnlig have beføjelse til at undersøge, om kontraktvilkårene, som en bompenggeopkræver pålægger forskellige EETS-udbydere, er ikkediskriminerende og på fair vis afspejler de omkostninger og risici, som kontraktens parter har.

2. Denne medlemsstat skal træffe de fornødne foranstaltninger til at sikre, at forligsorganet i sin organisation og juridiske struktur er uafhængigt af bompenggeopkrævernes og EETS-udbyderens kommercielle interesser.

Artikel 11

Mæglingsprocedure

1. En bompenggeopkræver eller en EETS-udbyder bør anmode det relevante forligsorgan om at mægle i en tvist, der er opstået i deres kontraktforhold eller -forhandlinger.

2. Forligsorganet skal inden en måned efter modtagelse af en anmodning om mægling erklære, om det er kommet i besiddelse af alle nødvendige dokumenter med henblik på mæglingen.

3. Forligsorganet skal afgive udtalelse om en tvist senest seks måneder efter modtagelse af anmodningen om mægling.

4. For at lette opgaverne for forligsorganet skal medlemsstaterne give det beføjelse til at anmode om relevante oplysninger hos bompenggeopkrævere, EETS-udbydere og tredjeparter, der medvirker aktivt ved levering af den europæiske elektroniske bompenggetjeneste i den pågældende medlemsstat.

5. De nationale forligsorganer skal udveksle information om deres arbejde, retningslinjer og praksis.

KAPITEL IV

TEKNISKE BESTEMMELSER

Artikel 12

Gennemgående enhedstjeneste

Medlemsstaterne skal sikre, at den europæiske elektroniske bompenggetjeneste stilles til rådighed for EETS-brugerne som en gennemgående enhedstjeneste. Det betyder:

- a) at når køretøjsklassificeringsparametrene, herunder de variable parametre, er lagt ind og/eller angivet, skal der ikke foretages yderligere menneskelig handling i køretøjet under turen, medmindre der sker en ændring af køretøjets egenskaber, og
- b) at behovet for menneskeligt samspil med et bestemt stykke køretøjsudstyr forbliver det samme uanset EETS-område.

Artikel 13

Krav, der skal opfyldes af det europæiske elektroniske bompengesystem

1. Det europæiske elektroniske bompengesystem skal opfylde de væsentlige krav, der er fastsat i bilag III.
2. Ud over bompengebeting bør EETS-køretøjsudstyret være forberedt til gradvis indførelse af andre, fremtidige positionsbaserede tjenester. Brugen af EETS-køretøjsudstyr til andre tjenester må ikke forstyrre bompengefunktionen i noget betalingsområde.

Artikel 14

Interoperabilitetskomponenter

1. Interoperabilitetskomponenter, herunder grænseflader, skal opfylde de krav, der er fastlagt i bilag II.

Medlemsstaterne skal anse interoperabilitetskomponenter med CE-mærkning for at opfylde de relevante væsentlige krav.

2. Vurderingen af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse med specifikationerne og/eller anvendelsesegnethed udføres som anvist i bilag IV.

EETS-interoperabilitetskomponenter kan være CE-mærkede, hvis de er omfattet af EF-overensstemmelseserklæringer om overensstemmelse med specifikationerne og/eller anvendelsesegnethed.

3. Erklæringer om overensstemmelse med specifikationerne og/eller anvendelsesegnethed udarbejdes af producenten af interoperabilitetskomponenter, EETS-udbyderen eller en bemyndiget repræsentant som omhandlet i bilag IV.

Erklæringens indhold skal være i overensstemmelse med bilag IV, afsnit 3.

4. Medlemsstaterne må ikke af grunde, der vedrører denne beslutning, forbyde, begrænse eller hindre markedsføring af interoperabilitetskomponenter til anvendelse i den europæiske elektroniske bompengetjeneste, hvis de er CE-mærkede eller har en erklæring om overensstemmelse med specifikationer

og/eller anvendelsesegnethed. De må navnlig ikke kræve kontroller foretaget, som allerede er udført som led i proceduren for vurdering af overensstemmelse med specifikationer og/eller anvendelsesegnethed.

5. Når der efter vedtagelsen af denne beslutning offentliggøres EETS-relevante tekniske specifikationer, skal Kommissionen vurdere deres anvendelighed efter proceduren i artikel 5, stk. 2, i direktiv 2004/52/EF.

KAPITEL V

BESKYTTELSESKLAUSULER

Artikel 15

1. Når en medlemsstat har grund til at tro, at CE-mærkede interoperabilitetskomponenter, der sendes på markedet, sandsynligvis ikke under den tilsigtede anvendelse opfylder de væsentlige krav, skal den træffe alle fornødne foranstaltninger til at begrænse deres anvendelsesområde, forbyde brugen af dem eller trække dem tilbage fra markedet. Medlemsstaten skal fremover meddele Kommissionen de truffne foranstaltninger og begrunde sin beslutning, især med angivelse af, om manglen på overensstemmelse skyldes:

- a) ukorrekt anvendelse af tekniske specifikationer, eller
- b) at de tekniske specifikationer er utilstrækkelige.

2. Kommissionen skal høre de berørte parter så hurtigt som muligt.

- a) Hvis Kommissionen efter denne høring fastslår, at foranstaltningen er berettiget, skal den underrette den pågældende medlemsstat og de øvrige medlemsstater.
- b) Hvis Kommissionen efter høringen af de berørte parter fastslår, at foranstaltningen ikke er berettiget, skal den underrette den pågældende medlemsstat samt producenten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant og de øvrige medlemsstater.

3. Hvis CE-mærkede interoperabilitetskomponenter ikke opfylder interoperabilitetskravene, skal den kompetente medlemsstat kræve, at producenten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant bringer interoperabilitetskomponenten i overensstemmelse med specifikationerne og/eller sikrer dens anvendelsesegnethed på de vilkår, der er fastlagt af medlemsstaten, og informerer Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 16

Enhver beslutning om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse med specifikationer eller deres anvendelsesegnhed og enhver beslutning, der er truffet efter artikel 15, skal indeholde en nøje begrundelse. Den skal snarest muligt meddeles den berørte part sammen med en angivelse af de til rådighed stående midler i henhold til gældende lov i den berørte medlemsstat og af de tidsfrister, der er fastsat for iværksættelsen af disse midler.

KAPITEL VI

ADMINISTRATIVE ORDNINGER

*Artikel 17***Bemyndigede organer**

1. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om ethvert organ, de bemyndiger til at udføre eller overvåge den i bilag IV angivne procedure for vurdering af overensstemmelse med specifikationer eller anvendelsesegnhed, med angivelse af hvert organs kompetenceområde og det identifikationsnummer, som Kommissionen har udstedt forud. Kommissionen skal offentliggøre listen over organerne, deres identifikationsnummer og deres kompetenceområde i *Den Europæiske Unions Tidende* og holde listen ajourført.

2. Medlemsstaterne skal anvende kriterierne i bilag V til vurdering af de organer, der skal bemyndiges. Organer, der opfylder vurderingskriterierne i de relevante europæiske standarder, skal anses for at opfylde førnævnte kriterier.

3. En medlemsstat skal trække godkendelsen af et organ tilbage, hvis dette ikke længere opfylder kriterierne i bilag V. Den skal herefter underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Hvis en medlemsstat eller Kommissionen mener, at et organ, der er bemyndiget af en anden medlemsstat, ikke opfylder de relevante kriterier, indbringes sagen for Udvalget for Elektronisk Opkrævning af Bompengge, som afgiver udtalelse inden tre måneder. I lyset af udvalgets udtalelse skal Kommissionen informere den pågældende medlemsstat om enhver ændring, der er nødvendig, for at det bemyndigede organ kan beholde den status, det har fået tildelt.

*Artikel 18***Koordineringsgruppe**

Der nedsættes en koordineringsgruppe (herefter »koordineringsgruppen«) bestående af de organer, der er bemyndiget efter artikel 17, stk. 1; den skal fungere som arbejdsgruppe under

Udvalget for Elektronisk Opkrævning af Bompengge, jf. udvalgets forretningsorden.

Koordineringsgruppen skal samle og ajourføre en udtømmende liste over standarder, tekniske specifikationer og normative dokumenter, som kan bruges som grundlag for at vurdere EETS-interoperabilitetskomponenters overensstemmelse med specifikationer og deres anvendelsesegnhed. Koordineringsgruppen skal tjene som forum for drøftelser af ethvert problem, der måtte opstå i forbindelse med procedurerne for vurdering af overensstemmelse med specifikationerne eller anvendelsesegnhed, og for fremsættelse af løsningsforslag til disse problemer.

*Artikel 19***Registre**

1. Med henblik på gennemførelsen af denne beslutning fører hver medlemsstat et nationalt elektronisk register over følgende:

- a) EETS-områderne på deres territorium med oplysning om:
 - de pågældende bompenggeopkrævere
 - de teknologier, der anvendes til opkrævning af bompengge
 - bompengedata
 - EETS-områdeerklæringen
 - de EETS-udbydere, som har indgået EETS-kontrakter med bompenggeopkræverne i deres kompetenceområde.

En medlemsstat skal indføre ændringer i registret over bompenggeopkrævere, herunder datoen for deres ikrafttræden, hvis det er relevant, umiddelbart efter at disse ændringer er vedtaget, idet der tages hensyn til bilag VI, afsnit 3 og 4.

b) De EETS-udbydere, der har registreret i henhold til artikel 3.

Medmindre andet er anført, skal medlemsstaterne mindst en gang om året verificere, om kravene i artikel 3, litra a), d), e) og f), og artikel 4, stk. 2, stadig er opfyldt, og ajourføre registret derefter. Registret skal også indeholde konklusionerne på den revision, der er fastlagt i artikel 3, litra e). En medlemsstat skal ikke drages til ansvar for handlinger foretaget af EETS-udbydere, der står nævnt i dens register.

2. Medlemsstaterne træffer alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at alle data i det nationale elektroniske register holdes ajour og er korrekte.

3. Offentligheden skal have elektronisk adgang til registrene.

4. Registrene skal være tilgængelige senest ni måneder efter denne beslutnings ikrafttræden.

5. Medlemsstaternes registeransvarlige myndigheder skal hvert år ved udgangen af kalenderåret ad elektronisk vej sende registrene over EETS-områderne og EETS-udbydere til deres modparter i de øvrige medlemsstater og Kommissionen. Eventuelle uoverensstemmelser med situationen i en medlemsstat meddeles registreringsmedlemsstaten og Kommissionen.

KAPITEL VII

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 20

Forsøgssystemer for opkrævning af bompenge

For at give mulighed for teknisk udvikling af den europæiske elektroniske bompengetjeneste kan medlemsstaterne give midlertidig tilladelse til forsøgsopstilling af betalingssystemer med nye teknologier eller nye koncepter, som ikke opfylder en eller flere bestemmelser i direktiv 2004/52/EF og denne beslutning, hvis det sker på begrænsede delområder af deres betalingsområde og parallelt med det EETS-overensstemmende system.

En sådan tilladelse kræver Kommissionens forudgående samtykke. Den første gyldighedsperiode for en sådan tilladelse må ikke være længere end tre år.

Det må ikke forlanges, at EETS-udbydere deltager i sådanne forsøgssystemer.

Artikel 21

Rapport

Senest 18 måneder efter denne beslutnings ikrafttræden udarbejder Kommissionen en rapport om, hvordan det går med at tage den europæiske elektroniske bompengetjeneste i brug.

Artikel 22

Adressater

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 6. oktober 2009.

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Næstformand

BILAG I

INDHOLDET I EN EETS-OMRÅDEERKLÆRING

En EETS-områdeerklæring skal indeholde følgende oplysninger:

1. Et afsnit om kravene til EETS-udbydere, som skal indeholde mindst de faste afgifter, som pålægges EETS-udbydere og er udregnet på grundlag af bompenggeopkræverens omkostninger ved at tilvejebringe, drive og vedligeholde et EETS-overensstemmende system i sit betalingsområde, hvis disse omkostninger ikke er inkluderet i bompengene.

Dette kan også gælde bestemmelser om en bankgaranti eller et tilsvarende finansielt instrument, som ikke må overstige det gennemsnitlige månedlige bompengetransaktionsbeløb, der betales af EETS-udbyderen for dette betalingsområde. Dette beløb skal fastlægges på grundlag af det samlede bompengetransaktionsbeløb, der blev betalt af EETS-udbyderen for dette betalingsområde det foregående år. For nye selskaber skal beløbet beregnes af de forventede gennemsnitlige månedlige bompengetransaktioner, der skal betales af EETS-udbyderen for dette betalingsområde i henhold til antallet af kontrakter og det gennemsnitlige anslåede bompengebeløb ifølge EETS-udbyderens forretningsplan.

2. Et afsnit om proceduremæssige betingelser, som skal være ikkediskriminerende og mindst indeholde:
 - a) bompengetransaktionspolitik (autorisationsparametre, bompengedata, sortlister osv.)
 - b) procedurer og aftale om serviceniveau (måden at kommunikere bompengangivelsens data på, tidspunkter og intervaller for overførslen af bompengangivelsens data, accepteret antal manglende/fejlbehæftede bompengebeløb, nøjagtigheden af bompengangivelsens data, mindstekrav til oppetid osv.)
 - c) faktureringspolitik
 - d) betalingspolitik
 - e) kommercielle betingelser, som skal aftales ved bilateral forhandling mellem bompenggeopkræveren og EETS-udbyderen, herunder krav til serviceniveau.

BILAG II

ROLLER OG GRÆNSEFLADER MELLEML INTERESSEENTERNE I EETS

1. EETS-brugerne er ikke i direkte kontakt med bompenggeopkræverne som led i den europæiske elektroniske bompengge-tjeneste. Interaktionen mellem EETS-brugere og EETS-udbydere (eller deres køretøjsudstyr) kan være specifik for hver enkelt EETS-udbyder, uden at det går ud over interoperabiliteten i den europæiske elektroniske bompenggetjeneste.
2. Elektroniske grænseflader mellem EETS-udbydere og bompenggeopkrævere kan rubriceres i to kategorier, nemlig elektroniske grænseflader ved vejsiden mellem EETS-udbyderens køretøjsudstyr og bompenggeopkræverens faste eller mobile udstyr, og elektroniske grænseflader mellem de respektive administrative systemer.
3. Som minimum skal standardiserede vejsidegrænseflader mellem køretøjsudstyr og bompenggeopkrævernes faste eller mobile udstyr muliggøre:
 - a) opkrævningstransaktioner ved hjælp af DSRC (Dedicated Short-Range Communication)
 - b) overensstemmelseskontroltransaktioner i realtid
 - c) forstærkning af positionsbestemmelse-signaler (hvis relevant).

EETS-udbyderne skal integrere alle disse tre grænseflader i deres køretøjsudstyr. Bompenggeopkræverne kan integrere enhver eller samtlige af disse grænseflader i deres faste eller mobile vejsideudstyr alt efter kravene til dem.

4. Som minimum skal nedenstående administrative grænseflader implementeres af alle EETS-udbydere. Bompenggeopkræverne skal implementere hver grænseflade, men kan vælge kun at supportere enten GNSS- eller DSRC-opkrævningsprocessen.
 - a) Udveksling af bompenggeangivelsesdata mellem EETS-udbydere og bompenggeopkrævere, nærmere betegnet:
 - fremsendelse og validering af opkrævninger af bompengge på grundlag af opkrævningstransaktioner ved hjælp af DSRC
 - fremsendelse og validering af bompenggeangivelser ved hjælp af GNSS.
 - b) Fakturering/afregning.
 - c) Informationsudveksling til støtte ved behandling af undtagelser:
 - i opkrævningsprocessen ved hjælp af DSRC
 - i opkrævningsprocessen ved hjælp af GNSS.
 - d) Udveksling af EETS-sortlister.
 - e) Udveksling af kryptografisk sikrede objekter.
 - f) Fremsendelse af bompengge-data fra bompenggeopkrævere til EETS-udbydere.

BILAG III

VÆSENTLIGE KRAV

1. **Generelle krav**1.1. *Sikkerhed/sundhed*

Enhver anordning, der er beregnet til at blive håndteret af brugerne, skal være udformet, så den ikke hindrer en sikker betjening af anordningerne eller er til fare for brugerens sundhed og sikkerhed, hvis den bruges på en forventelig måde, der ikke er i overensstemmelse med de angivne instrukser.

1.2. *Pålidelighed og tilgængelighed*

Overvågning og vedligeholdelse af faste eller mobile komponenter, som har med funktionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste at gøre, skal være tilrettelagt, udført og kvantificeret på en sådan måde, at driften opretholdes på de planlagte betingelser.

Den europæiske elektroniske bompengetjeneste skal udformes, så systemet, selv om der skulle indtræffe forstyrrelser eller svigt i komponenterne, fortsat varetager sin opgave, eventuelt under forringede driftsvilkår, med en minimal forsinkelse for EETS-brugerne.

1.3. *Miljøbeskyttelse*

Køretøjsudstyret og den jordbaserede infrastruktur skal udformes og fremstilles på en sådan måde, at disse elementer er elektromagnetisk kompatible med installationer, udstyr og offentlige eller private netværk, som de kan komme til at interferere med.

1.4. *Teknisk kompatibilitet*

De tekniske egenskaber i EETS-udbydernes og bompengepkrævernes udstyr skal være kompatible, når de har samme grænseflade i forbindelse med den europæiske elektroniske bompengetjeneste.

1.5. *Sikkerhed/privatlivets fred*

1. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste skal indeholde midler til at beskytte bompengepkræverne, EETS-udbydernes og EETS-brugerne mod svig/misbrug.

2. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste skal indeholde sikkerhedsfunktioner vedrørende beskyttelse af data, der lagres, behandles og overføres mellem de berørte parter i EETS-miljøet. Sikkerhedsfunktionerne skal beskytte de forskellige parter i EETS og deres interesser mod at lide skade som følge af mangel på tilgængelighed, fortrolighed, integritet, ægthedskontrol, uafviselighed og adgangsbeskyttelse til følsomme brugerdata, sådan som et europæisk flerbrugermiljø kræver det.

2. **Specifikke krav**2.1. *Infrastrukturkrav*2.1.1. *Generelt*

2.1.1.1. Med henblik på at sikre interoperabiliteten for brugerne i hele Fællesskabet i såvel de elektroniske bompengesystemer, der allerede er indført i medlemsstaterne, som de systemer, der skal indføres i fremtiden i forbindelse med den europæiske elektroniske bompengetjeneste, skal denne tjenestes infrastruktureldsystem være i overensstemmelse med direktiv 2004/52/EF, artikel 2, stk. 1, og artikel 4, stk. 3.

2.1.1.2. Den europæiske elektroniske bompengetjenestes infrastruktur skal sikre, at nøjagtigheden af bompengangivelsernes data modsvarer betalingsordningens krav om at garantere ligebehandling mellem EETS-brugerne med hensyn til bompeng og afgifter (fair behandling).

2.1.1.3. I overensstemmelse med kravene til EETS-grænseflader i bilag II skal der indføres fælles kommunikationsprotokoller mellem bompengepkrævernes og EETS-udbydernes udstyr. EETS-udbydernes skal ad interoperable kommunikationskanaler give bompengepkræverne sikret information om bompengoperationer og kontrol/håndhævelse i overensstemmelse med gældende tekniske specifikationer.

2.1.1.4. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste skal indeholde midler, der sætter bompengepkræverne i stand til let og entydigt at påvise, om et køretøj, der befærder deres betalingsområde og angiveligt bruger den europæiske elektroniske bompengetjeneste, rent faktisk har monteret valideret og korrekt fungerende EETS-køretøjsudstyr, der sender troværdige oplysninger.

- 2.1.1.5. Køretøjsudstyret skal indeholde midler, der sætter bompenggeopkræverne i stand til at identificere den ansvarlige EETS-udbyder. Køretøjsudstyret skal jævnligt overvåge denne funktion, ugyldiggøre sig selv, hvis det finder en uregelmæssighed, og om muligt informere EETS-udbyderen om denne uregelmæssighed.
- 2.1.1.6. Hvor det er relevant, skal EETS-udstyret udformes sådan, at der anvendes åbne standarder til interoperabilitetskomponenterne i udstyret.
- 2.1.1.7. EETS-køretøjsudstyr skal indeholde en menneske-maskine-grænseflade, som over for brugeren angiver, at køretøjsudstyret fungerer korrekt, og en grænseflade til angivelse af de variable bompengparametre og af indstillingerne vedrørende disse parametre.
- 2.1.1.8. Køretøjsudstyret skal integreres på en sikker måde. Monteringen heraf skal være i overensstemmelse med forskrifterne vedrørende førerens synsfelt⁽¹⁾ i køretøjer og køretøjets indvendige indretning⁽²⁾.
- 2.1.1.9. Hvor det er relevant, skal bompenggeopkræverne informere førerne ved hjælp af skiltning langs vejen eller andre midler om kravet om at betale bompeng eller afgift for at færdes med et køretøj på et betalingsområde, og navnlig når de kører ind i eller forlader et betalingsområde.
- 2.1.2. **Bompengsystemer baseret på mikrobølgeteknologi**
- Applikationer i den europæiske elektroniske bompengtjeneste, der er baseret på mikrobølgeteknologi, skal understøtte:
- for EETS-udbydernes køretøjsudstyrs vedkommende: både EN 15509 og ETSI ES 200674-1 og de tilhørende tekniske rapporter med henblik på implementering af protokol
 - for bompenggeopkrævernes faste og mobile vejsideudstyrs vedkommende: EN 15509. I Italien kan bompenggeopkrævernes faste og mobile vejsideudstyr i stedet understøtte ETSI ES 200674-1 og de tilhørende tekniske rapporter med henblik på implementering af protokol.
- 2.1.3. **Bompengsystemer baseret på GNSS (Global Navigation Satellite System)**
- EETS-udbyderne skal overvåge tilgængeligheden af positionsdata fra navigations- og positionsbestemmelses-satellitter.
- EETS-udbyderne skal informere bompenggeopkræverne om vanskeligheder, de måtte have med at udarbejde bompengangivelsesdata ud fra modtagelse af satellitsignaler. Bompenggeopkræverne skal anvende de modtagne oplysninger til at identificere problemområder og om nødvendigt tilvejebringe forstærkning af positionsbestemmelses-signaler efter aftale med EETS-udbyderne.
- 2.2. **Krav til drift og ledelse**
1. Den europæiske elektroniske bompengtjeneste skal opfylde kravene i den europæiske lovgivning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger. Især skal der sikres overensstemmelse med direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF.
 2. Bompenggeopkræverne og EETS-udbyderne skal udarbejde beredskabsplaner til imødegåelse af omfattende afbrydelser i trafikstrømmene, hvis bompengtjenesten går ned.

⁽¹⁾ Kommissionens direktiv 90/630/EØF af 30. oktober 1990 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 77/649/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende førerens synsfelt i motordrevne køretøjer (EFT L 341 af 6.12.1990, s. 20).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/4/EF af 28. februar 2000 om ændring af Rådets direktiv 74/60/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende motordrevne køretøjers indre indretning (kabinens indre, bortset fra indvendige førerspejle, betjeningsorganernes udformning, tag eller skydetag, ryglæn og sædebagsider) (EFT L 87 af 8.4.2000, s. 22).

BILAG IV

INTEROPERABILITETSKOMPONENTERNES OVERENSSTEMMELSE MED SPECIFIKATIONERNE OG ANVENDELSESEGNETHED

EF-OVERENSSTEMMELSESERKLÆRINGER

1. Overensstemmelse med specifikationer

Med henblik på vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse (herunder vejsideudstyr og grænseflader) i henhold til kravene i denne beslutning og alle relevante tekniske specifikationer skal producenten af interoperabilitetskomponenter, som skal bruges i den europæiske elektroniske bompengetjeneste, eller producentens bemyndigede repræsentant vælge procedurer blandt modulerne i beslutning nr. 768/2008/EF. Efterfølgende skal producenten/repræsentanten udarbejde EF-overensstemmelseserklæringen om overensstemmelse med specifikationerne, hvor det er relevant, forudsat at et bemyndiget organ har udstedt en afprøvningsattest.

Afhængigt af de valgte overensstemmelsesvurderingsmoduler i beslutning nr. 768/2008/EF dækker EF-overensstemmelseserklæringen om overensstemmelse med specifikationer producentens selvevaluering eller vurdering foretaget af et eller flere bemyndigede organer af de enkelte interoperabilitetskomponenters iboende overensstemmelse med de specifikationer, der skal overholdes.

2. Anvendelsesegnethed (tjenesteydelsens interoperabilitet)

Interoperabilitetskomponenternes anvendelsesegnethed vurderes ved at betjene og bruge dem under drift, idet komponenterne er indbygget i en eller flere bompengepkræveres EETS-bompengesystemer på den tilsigtede måde, mens køretøjsudstyret er i færdsel på det eller de pågældende bompengeområder i en specificeret driftsperiode.

For at udføre en sådan typeafprøvning gennem driftserfaring, hvormed det skal demonstreres, at interoperabilitetskomponenten er interoperabel under drift, skal producenten eller EETS-udbyderen eller en bemyndiget repræsentant:

- a) enten samarbejde direkte med bompengepkræveren(erne), på hvis område køretøjsudstyret skal være i færdsel. I så fald skal

producenten, EETS-udbyderen eller en bemyndiget repræsentant:

1. sætte en eller flere prøver, der er repræsentative for den planlagte produktion, i drift
2. overvåge interoperabilitetskomponenternes adfærd ved hjælp af en aftalt procedure, der overvåges af bompengepkræveren(erne)
3. fremlægge bevis for bompengepkræveren(erne) for, at alle dennes (disse) interoperabilitetskrav er opfyldt af interoperabilitetskomponenterne
4. udarbejde en erklæring om anvendelsesegnethed, på betingelse af at bompengepkræveren(erne) har udstedt en anvendelsesegnethedsattest. Anvendelsesegnethedserklæringen gælder bompengepkræverens(ernes) vurdering af EETS-interoperabilitetskomponenternes anvendelsesegnethed i EETS-miljøet hos denne (disse) bompengepkræver(e).

og bompengepkræveren(erne):

1. erklære sig enig(e) i programmet for validering af driftserfaring
2. godkende overvågningsproceduren for adfærd under drift i sine (deres) betalingsområder og udføre specifikke verifikationer
3. vurdere interoperabiliteten med sit (deres) eget system under drift
4. godtgøre anvendelsesegnetheden til sine (deres) betalingsområder, såfremt interoperabilitetskomponenternes adfærd er vellykket

b) eller ansøge et bemyndiget organ om assistance. I så fald skal

producenten, EETS-udbyderen eller en bemyndiget repræsentant:

1. sætte en eller flere prøver, der er repræsentative for den planlagte produktion, i drift
2. overvåge interoperabilitetskomponenternes adfærd ved hjælp af en aftalt procedure, der overvåges af det bemyndigede organ (harmoniseret med de tilhørende moduler i beslutning nr. 768/2008/EF)
3. fremlægge bevis for det bemyndigede organ for, at alle krav i nærværende beslutning er opfyldt af interoperabilitetskomponenterne, herunder resultaterne af driftserfaring
4. udarbejde en EF-erklæring om anvendelseegnethed, på betingelse af at det bemyndigede organ har udstedt en anvendelseegnethedsattest. EF-anvendelseegnethedserklæringen gælder det bemyndigede organs vurdering/bedømmelse af EETS-interoperabilitetskomponenternes anvendelseegnethed i EETS-miljøet hos den eller de udvalgte bompungeopkrævere, og navnlig i tilfælde hvor grænsefladerne indgår i forbindelse med de tekniske specifikationer, især af funktionel art, som skal kontrolleres

og det bemyndigede organ skal:

1. tage hensyn til erklæringen om overensstemmelse med specifikationer. Derfor skal der ikke ved afprøvningen under drift ske fornyet vurdering af typespecifikationerne, da de allerede er dækket af overensstemmelseserklæringen, bortset fra tilfælde hvor der er bevis for, at de opståede problemer med manglende interoperabilitet er forbundet med disse specifikationer
2. tilrettelægge samarbejdet med den (de) af producenten udvalgte bompungeopkræver(re)
3. verificere den tekniske dokumentation og programmet for validering af driftserfaring
4. godkende overvågningsproceduren for adfærd under drift og udføre specifik overvågning
5. vurdere interoperabiliteten med bompungeopkræverens(ernes) systemer og driftsprocesser under drift
6. udstede en anvendelseegnethedsattest, såfremt interoperabilitetskomponenternes adfærd er vellykket
7. udarbejde en forklarende rapport, hvis ikke interoperabilitetskomponenternes adfærd er vellykket. I rapporten skal der også gøres rede for problemer, der kan opstå som følge af, at en bompungeopkrævers systemer og processer ikke er i overensstemmelse med relevante standarder og tekniske specifikationer. Hvis det er relevant, skal der fremsættes henstillinger i rapporten om, hvordan problemerne løses.

3. Indholdet af EF-erklæringerne

EF-erklæringerne om overensstemmelse med specifikationerne og anvendelseegnethed og de ledsagende dokumenter skal være dateret og underskrevet.

Erklæringerne skal være affattet på det samme sprog som instrukserne og skal indeholde følgende:

- a) direktivhenvisninger
- b) navn og adresse på producenten, EETS-udbyderen eller den i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant (angiv firmanavn og fuld adresse og for den bemyndigede repræsentants vedkommende også producentens firmanavn)
- c) beskrivelse af interoperabilitetskomponenterne (fabrikat, type, version osv.)

- d) beskrivelse af den procedure, der skal følges for at udstede erklæring om overensstemmelse med specifikationer eller anvendelseegnethed
 - e) alle de relevante krav, der er opfyldt af interoperabilitetskomponenterne, og navnlig deres anvendelsesbetingelser
 - f) hvis det er relevant, navn og adresse på bompenggeopkræveren(erne)/det (de) bemyndigede organ(er), der er inddraget i proceduren for vurdering af overensstemmelsen med specifikationer eller anvendelseegnetheden
 - g) hvis det er relevant, henvisning til de tekniske specifikationer
 - h) identifikation af den underskriver, der har beføjelse til at indgå forpligtende aftaler på vegne af producenten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant.
-

BILAG V

MINIMUMSKRITERIER, SOM MEDLEMSSTATERNE SKAL TAGE HENSYN TIL, NÅR DE UDPEGER BEMYNDIGEDE ORGANER

- a) Organet skal godkendes i henhold til EN 45000-standarderne.
- b) Organet og det personale, der er ansvarligt for kontrollerne skal udføre disse kontroller med størst mulig faglig integritet og størst mulig teknisk kompetence og skal ikke være underlagt pres eller påvirket af incitamenter, navnlig af økonomisk art, som kunne påvirke deres dømmekraft eller resultaterne af deres inspektion, især fra personer eller grupper af personer, som resultaterne af kontrollerne har betydning for.
- c) Organet, dets direktør og personalet, der er ansvarligt for at udføre eller overvåge kontrollerne, må ikke blive inddraget, hverken direkte eller som bemyndiget repræsentant, i udformning, fremstilling, markedsføring eller vedligeholdelse af interoperabilitetskomponenter eller i anvendelsen heraf. Dette udelukker ikke muligheden for at udveksle teknisk information mellem producenten og dette organ.
- d) Organet skal være i besiddelse af eller have adgang til de midler, der er nødvendige for på fyldestgørende vis at udføre de tekniske og administrative opgaver, der er forbundet med kontrollerne.
- e) Det kontrolansvarlige personale skal være i besiddelse af:
- korrekt teknisk og erhvervsfaglig uddannelse
 - et tilfredsstillende kendskab til de krav, der gælder for de kontroller, som de udfører, og en tilstrækkelig praktisk erfaring med disse kontroller
 - evne til at udarbejde attester, registertilførsler og rapporter, som udgør det officielle register over de udførte inspektioner.
- f) Det kontrolansvarlige personales uafhængighed skal garanteres. Ingen ansat må aflønnes på grundlag af antal udførte kontroller eller resultatet af disse kontroller.
- g) Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre erstatningsansvaret er dækket af staten i henhold til national lov, eller medmindre kontrollerne udføres direkte af medlemsstaten.
- h) Organets personale har tavshedspligt med hensyn til alt, hvad de erfarer under udøvelsen af deres hverv (undtagen over for de kompetente administrative myndigheder i den stat, hvor de varetager deres opgaver) i medfør af direktiv 2004/52/EF og nærværende beslutning eller bestemmelser i national lov, der gennemfører direktivet.
-

BILAG VI

KØRETØJSKLASSIFICERINGSPARAMETRE**1. Generelle bestemmelser**

- 1.1. Den serie køretøjsklassificeringsparametre, som den europæiske elektroniske bompengetjeneste skal understøtte, må ikke begrænse bompengedokumentationens udvalg af takststrukturer. Den europæiske elektroniske bompengetjeneste skal være fleksibel nok til at tillade, at serien af køretøjsklassificeringsparametre kan udvikle sig alt efter de behov, der måtte opstå i en overskuelig fremtid.
- 1.2. For hver takststruktur, som en bompengedokumentation anvender i et af sine betalingsområder, skal denne med henblik på opfyldelse af artikel 19 mindst tre måneder inden, takststrukturen træder i kraft, oplyse, hvordan de anvendte køretøjsklassificeringsparametre og takstklasserne relaterer til hinanden.
- 1.3. For hver takststruktur, som en bompengedokumentation anvender i et af sine betalingsområder, skal denne offentliggøre, hvordan takstklasserne og takststrukturen relaterer til hinanden, jf. artikel 19.

2. Køretøjsklassificeringsparametre

- 2.1. Med forbehold af de generelle bestemmelser i punkt 1.1 ovenfor kan en bompengedokumentation som køretøjsklassificeringsparametre bruge:
 - a) ethvert målbart køretøjsparameter, som kan måles entydigt af vejsideudstyr
 - b) ethvert køretøjsparameter, som understøttes af standarderne EN 15509 og ETSI ES 200674-1 og de tilhørende tekniske rapporter med henblik på implementering af protokol
 - c) køretøjsparametre, der er obligatoriske i registreringsdokumenter for køretøjer ⁽¹⁾, og køretøjsparametre, der er standardiseret i CEN ISO/TS24534
 - d) de variable køretøjsklassificeringsparametre, som i øjeblikket bruges i bompengesystemer, f.eks. antal aksler (herunder hævde aksler) og om der er anhænger
 - e) følgende miljøparametre:
 - køretøjets emissionsklasse, dvs. dets miljøkategori i overensstemmelse med direktiv 88/77/EØF ⁽²⁾ og 2006/38/EF ⁽³⁾
 - et harmoniseret CO₂-relateret parameter, f.eks. den harmoniserede fællesskabskode V.7 i registreringsdokumenter for køretøjer.
- 2.2. Når et køretøj befærdet et betalingsområde, skal det monterede køretøjsudstyr være i stand til at kommunikere sine køretøjsklassificeringsparametre og statusoplysninger for køretøjsenheden til bompengedokumentationens udstyr, der overvåger bompengedokumentationens.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

⁽²⁾ Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof (EFT L 36 af 9.2.1988, s. 33).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/38/EF af 17. maj 2006 om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EUT L 157 af 9.6.2006, s. 8).

3. Nye køretøjsklassificeringsparametre

I tilfælde af at en bompengepkræver agter at indføre nye køretøjsklassificeringsparametre, skal medlemsstaten, hvor bompengepkræveren er registreret, informere Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom. Kommissionen skal henvise sagen til Udvalget for Elektronisk Opkrævning af Bompengge ifølge artikel 5, stk. 1, i direktiv 2004/52/EF og afgive udtalelse inden seks måneder i henhold til proceduren i artikel 5, stk. 2, i direktiv 2004/52/EF.

4. Nye takststrukturer

- 4.1. Hvis en ny takststruktur bygger på køretøjsklassificeringsparametre, der allerede er i brug på mindst ét EETS-område, skal EETS-udbyderen understøtte den nye takststruktur pr. ikrafttrædelsesdatoen.
 - 4.2. Hvis der med en ny takststruktur indføres en eller flere nye køretøjsklassificeringsparametre, skal proceduren i henhold til bilag VI, afsnit 3, følges.
-