

Bryssel den 31.5.2017
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om driftkompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 191 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Elektroniska vägtullsystem har införts på nationell, regional eller lokal nivå i 20 medlemsstater och antalet system ökar stadigt. Flertalet av dessa system kräver att väganvändare installerar särskild utrustning (nedan kallad *fordonsenheter*) i sina fordon. Några få system erbjuder gränsöverskridande driftskompatibilitet, men de flesta gör det inte. Detta leder till kostnader och bördor för användarna, som måste utrusta sina fordon med flera fordonsenheter för att kunna köra obehindrat i olika länder. De årliga kostnaderna uppskattas till 334 miljoner euro för närvarande och förväntas sjunka till strax under 300 miljoner euro per år fram till 2025 (utan nya åtgärder på EU-nivå).

Frånvaron av gränsöverskridande driftskompatibilitet innebär också kostnader för myndigheterna, som måste upphandla och underhålla överflödiga fordonsenheter som fungerar nationellt men inte kan användas utomlands. I ett enda nationellt system där fordonens positioner bestäms genom satellitbaserad positionsbestämning¹ uppgår engångskostnaderna för upphandling av fordonsenheter till 120 miljoner euro och underhållskostnaderna till 14,5 miljoner euro per år.

För att ta itu med dessa frågor antogs 2004 ett direktiv om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem². I ett kommissionsbeslut 2009 som fastställde hur driftskompatibiliteten borde uppnås i praktiken³ föreskrevs att särskilda ”betalningsförmedlare i EETS” skulle erbjuda väganvändare fordonsenheter som är kompatibla med alla elektroniska vägtullsystem i EU.

I stora drag har målen för denna lagstiftning inte uppnåtts. Viss gränsöverskridande driftskompatibilitet har uppnåtts, men i Kroatien, Tjeckien, Tyskland, Grekland, Ungern⁴, Irland⁵, Italien, Polen, Slovakien, Slovenien och Förenade kungariket är det fortfarande så att endast nationella fordonsenheter kan användas för att betala vägtullar.

Två huvudorsaker till detta har identifierats:

- Betalningsförmedlare i EETS möter betydande hinder för marknadsinträde, t.ex.
 - diskriminerande behandling från myndigheter (inklusive skydd av dominerande aktörer),
 - utdragna och förändrade godkännandeförfaranden, och
 - tekniska särdrag i lokala system som inte stämmer överens med fastställda standarder.

¹ Dessa system används för närvarande utplacerade i Belgien, Tyskland, Ungern och Slovakien, men andra medlemsstater (för närvarande Bulgarien och Sverige) överväger att införa sådana.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (EUT L 166, 30.4.2004, s. 124).

³ Kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta (EUT L 268, 13.10.2009, s. 11).

⁴ I det ungerska vägtullsystemet kan olika fordonsenheter användas, men så gott som alla är nationella. Ännu kan inga EETS-fordonsenheter användas.

⁵ I Irland finns det många leverantörer av fordonsenheter, men samtliga är nationella. Ännu finns ingen gränsöverskridande driftskompatibilitet tillgänglig.

Det faktum att den nuvarande lagstiftningen inte är tillräckligt tydlig i fråga om skyldigheter för avgiftsupptagarna (som förvaltar vägtullsystemen) och medlemsstaterna gentemot betalningsförmedlarna i EETS har gjort det möjligt att behålla hindren utan att detta strider mot EU-lagstiftningen. Det är därför viktigt att dessa skyldigheter anges närmare, så att EETS-tjänster kan utvecklas parallellt med de nationella tjänsterna.

- EETS-lagstiftningen har ställt alltför höga krav på betalningsförmedlare i EETS, t.ex. följande:
 - En skyldighet att tillhandahålla sina tjänster i samtliga medlemsstater inom 24 månader från det att de blivit officiellt registrerade. Enligt uppgift har detta under lång tid avskräckt möjliga betalningsförmedlare från att registrera sig eftersom de fruktat avregistrering i de medlemsstater där de är etablerade om de misslyckades att täcka samtliga EETS-områden i tid.
 - En skyldighet att erbjuda marknaden för lätta fordon dyra satellitbaserade fordonsenheter (även om inga elektroniska vägtullsystem för lätta fordon för närvarande använder satellitbaserad positionsbestämning). Detta gör det omöjligt för betalningsförmedlare i EETS att erbjuda en konkurrenskraftig tjänst till ägare av lätta fordon. Satellitbaserade fordonsenheter är fortfarande dyrare än de enkla mikrovågsbaserade fordonsenheter som används av nationella förmedlare av vägtullstjänster, och deras extrafunktioner och beräkningskapacitet är överflödiga när det gäller uttag av vägtullar för lätta fordon. Så länge det höga priset för satellitbaserade fordonsenheter kvarstår är det viktigt att föreskriva en period under vilken en EETS-marknad för lätta fordon kan etableras, genom att betalningsförmedlare i EETS får möjlighet att utrusta sina kunder med enkla fordonsenheter som är kompatibla med befintliga vägtullsystem.

Ett annat problem rör svårigheten att driva in betalningar av vägtullar från ägare av fordon som är registrerade i en annan medlemsstat. En medlemsstat som med hjälp av automatiska anordningar för efterlevnadskontroll upptäcker en vägtullsöverträdelse kan inte identifiera den skyldige på grundval av registreringsskyltens nummer när fordonet är registrerat i utlandet. Det finns ingen rättslig grund på EU-nivå för utbyte av uppgifter om fordonsregistrering mellan medlemsstaterna i syfte att driva in vägtullar. Detta leder till minskade intäkter för nationella, regionala och lokala vägtullsystem som uppgår till cirka 300 miljoner euro per år.

Det är viktigt att övervaka utvecklingen av nya tjänster och tillämpningar, särskilt sådana som rör samarbete inom ITS (Intelligent Transport Services), för att tidigt dra nytta av deras synergipotential när det gäller elektroniska vägtullar. Det är också viktigt att värdehöjande tjänster kan erbjudas med hjälp av samma tekniska plattform (fordonsutrustning) som används för insamling av uppgifter för elektroniska vägtullar.

Detta förslag är en del av Refit-programmet som är inriktat på att minska den lagstiftningsmässiga bördan för företag.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta initiativ är en omarbetning av en befintlig rättsakt (direktiv 2004/52/EG). Det syftar till att åtgärda bristerna i den befintliga lagstiftningen för att göra den mer ändamålsenlig när det gäller att uppnå dess mål. Det omfattar även förslag att direktivet på ett mer precist sätt bör

återspegla rollerna för olika kategorier av aktörer på EETS-marknaden, något som för närvarande endast definieras i beslut 2009/750/EG.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Genom att förbättra ramvillkoren för marknaden för uttag av elektroniska vägtullar kommer initiativet att bidra till att fullborda den inre marknaden och den digitala inre marknaden. Genom att göra det lättare att införa och tillämpa elektroniska vägtullar kommer det även att underlätta en bredare tillämpning av principerna att ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar” och därmed bidra till att uppnå energiunionens mål. Det kommer särskilt att öka ändamålsenligheten och effektiviteten för det förslag att ändra direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer⁶ som läggs fram parallellt med detta initiativ.

Slutligen föreslås i initiativet en rättslig ram för utbyte av registreringsuppgifter om fordon i syfte att driva in vägtullar. Detta kommer att bidra till att uppnå målen på områdena för rättvisa och grundläggande rättigheter. På en mer operativ nivå överensstämmer de relevanta bestämmelserna med direktiv (EU) 2015/413, som underlättar gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott⁷. De relevanta bestämmelserna respekterar även den tillämpliga lagstiftningen om skydd av personuppgifter.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för förslaget, liksom för det befintliga direktivet (2004/52/EG), är artikel 91 i fördraget.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Otillfredsställande organisation av marknaden för uttag av elektroniska vägtullar i medlemsstat A kommer att få negativa följder för väganvändare som är registrerade i medlemsstat B och vice versa. Enskilda medlemsstater har inte incitament att förändra något såvida inte medborgarnas och näringslivets intressen i övriga EU beaktas. Detta kan bara uppnås genom åtgärder på EU-nivå.

När det gäller gränsöverskridande indrivning av vägtullar har en renodlad mellanstatlig strategi visat sina begränsningar, med endast ett fåtal undertecknade bilaterala avtal mellan medlemsstater. Endast EU kan införa ett effektivt system för informationsutbyte om dem som underlåter att betala vägtullar i alla medlemsstater.

- **Proportionalitetsprincipen**

De nya inslagen (jämfört med direktiv 2004/52/EG) har utformats efter en grundlig genomgång av hela förteckningen över politiska åtgärder som föreslagits av berörda parter under det offentliga samrådet. Proportionalitet var ett av de huvudsakliga

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).

utvärderingskriterierna. Mindre proportionella åtgärder, särskilt en strikt harmonisering av elektroniska vägtullsystem i EU, analyserades i konsekvensbedömningen och avskrevs.

- **Val av instrument**

Initiativet medför väsentliga ändringar av bestämmelserna i direktiv 2004/52/EG och tillägg av många nya bestämmelser. Av tydlighetsskäl föreslås därför ett nytt (omarbetat) Europaparlamentets och rådets direktiv.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

En efterhandsutvärdering av direktiv 2004/52/EG och beslut 2009/750/EG, utförd i ett gemensamt arbetsdokument från kommissionens avdelningar⁸, ledde till följande slutsatser:

- Lagstiftningen har misslyckats med att uppnå de flesta av sina mål: avgiftsupptagarnas kostnader för elektroniska vägtullar har knappast minskat och det finns fortfarande inget EETS för väganvändare.
- Inga stora framsteg har gjorts i fråga om de elektroniska vägtullarnas driftskompatibilitet och fordonsenheter har, med några få undantag, inte integrerats med andra anordningar. Om driftskompatibilitet finns så är det huvudsakligen på nationell nivå. Endast ett fåtal begränsade gränsöverskridande avtal har ingåtts. Den relativa bristen på gränsöverskridande driftskompatibilitet beror på strukturen hos många ej konkurrensutsatta marknader, med myndigheter som ger en privilegierad ställning på marknaden till en enda operatör av vägtullsystem, och med hinder som införts genom själva EETS-lagstiftningen (särskilt skyldigheten för betalningsförmedlare i EETS att kunna erbjuda sina tjänster i hela EU inom 24 månader). Gränsöverskridande driftskompatibilitet är dyr och svår att uppnå på grund av betydande skillnader i hur de tre tekniker som tillåts genom EETS-lagstiftningen tillämpas i enskilda nationella vägtullsystem. Den hämmas också av bristen på ändamålsenliga bestämmelser om indrivning av vägtullar för fordon som är registrerade i en annan medlemsstat.
- När det gäller tillämpningsområdet är lagstiftningen endast delvis relevant eftersom kravet att alla betalningsförmedlare i EETS ska täcka alla fordonstyper och alla vägtullsområden i Europa anses vara alltför långtgående. Det skulle vara mer effektivt om betalningsförmedlarna hade frihet att svara på sina kunders behov, snarare än en skyldighet att tillhandahålla en fullständig men dyr och onödig tjänst.
- Lagstiftningen skulle kunna generera ett högt mervärde för EU eftersom frivilliga samarbetsavtal mellan medlemsstaterna inte har bidragit till en betydande EETS-täckning på den inre marknaden. Eftersom ett fåtal frivilliga samarbetsavtal har ingåtts har denna potential, i vilket fall som helst, uppnåtts endast i mycket liten utsträckning.
- I direktivet nämns ”operatörer”, utan någon definition, som de enheter som ansvarar för tillhandahållandet av EETS, medan beslutet nämner väl definierade

⁸ Inför hänvisning vid offentliggörande

”betalningsförmedlare i EETS”. Det finns därför en viss grad av inkonsekvens mellan de två rättsakterna.

Resultaten av efterhandsutvärderingen överfördes direkt till arbetet med att kartlägga de problem som det föreliggande initiativet syftar till att lösa.

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionen genomförde fem huvudsakliga samrådsaktiviteter i samband med efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen:

- 1) Ett öppet offentligt samråd på grundval av ett frågeformulär på internet

Samrådet pågick under tolv veckor mellan den 8 juli och den 2 oktober 2016. Frågeformuläret innehöll frågor som i första hand rörde allmänheten, vilket gav en möjlighet att uttrycka sina synpunkter på elektroniska vägtullar utan att gå in på tekniska detaljer. Det gav dock de som svarade möjlighet att utveckla sina synpunkter, som svar på ett flertal öppna frågor, och att ladda upp ståndpunktsdokument och andra handlingar.

Kommissionens syfte med samrådet var att ta reda på allmänhetens syn på de övergripande politiska handlingsalternativen (både i den nuvarande lagstiftningen och i den som övervägs inom ramen för översynen av lagstiftningen). Även om det relativt låga antalet svar sätter frågetecken kring hur representativa de är, så uttrycker de ett betydande stöd för samtliga övergripande politiska handlingsalternativ i det föreliggande förslaget.

- 2) En inbjudan om skriftliga bidrag, offentligt riktad till alla berörda parter

Berörda parter gavs tillfälle att lämna in bidrag till arbetet med efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen. Sammanlagt 22 relevanta bidrag togs emot: nio från operatörer av vägtullsystem/motorvägar, nio från transportföretag och fyra från offentliga myndigheter.

- 3) Ett begränsat samråd med yrkesverksamma berörda parter om frågor som rörde efterhandsutvärderingen.

Det riktade samrådet med berörda parter inleddes den 26 juni 2015 och pågick i tio veckor till den 1 september 2015. Huvudmålet var att samla in information och uppgifter för att fylla kommissionens kunskapsluckor i utarbetandet av efterhandsutvärderingen.

Fyra separata frågeformulär för olika grupper av berörda parter inom EETS gav sammanlagt 22 svar. Till följd av det relativt låga antalet stora aktörer och sektorns goda organisation förefaller det rimligt att anta att dessa är mycket representativa.

Bidragens kvalitet varierade, men ungefär hälften av svaren gav konkreta faktauppgifter och fyllig information som kommissionen tog med i sitt arbetsdokument. Den andra hälften innehöll i huvudsak yttranden och ståndpunkter som hjälpte kommissionen att förstå de berörda parternas syn på den nuvarande lagstiftningens ändamålsenlighet och effektivitet.

- 4) Ett begränsat samråd med yrkesverksamma berörda parter om frågor som rör det kommande förslaget om en översyn av den rättsliga ramen för EETS

Detta riktade samråd med berörda parter om konsekvensbedömningen för översynen av den rättsliga ramen för EETS inleddes den 5 oktober 2016 och pågick i sex veckor till den 13 november 2016.

Huvudmålet var att samla in information och uppgifter för att fylla kommissionens kunskapsluckor i utarbetandet av konsekvensbedömningens ”problemformulering”, men också för att ta reda på de berörda parternas syn på de politiska handlingsalternativen och de möjliga åtgärder som kommissionen skulle kunna föreslå.

Sammanlagt 35 svar på frågeformuläret togs emot, dvs. betydligt fler än för det liknande samrådet för efterhandsutvärderingen. Ett antal utmärkta bidrag innehöll en fördjupad analys av problemen, med statistik eller andra uppgifter och rekommendationer för konkreta politiska lösningar. Svaren bidrog avsevärt till att stärka evidensbasen för konsekvensbedömningen och till utarbetandet av möjliga politiska åtgärder.

5) Reaktionen på utvärderingens färdplan och den inledande konsekvensbedömningen

Berörda parter gavs tillfälle att reagera på den offentliggjorda färdplanen för utvärderingen och på den inledande konsekvensbedömningen. Ingen utnyttjade dock detta.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Externa sakkunniga fick i uppdrag att stödja kommissionen vid utarbetandet av rapporten om konsekvensbedömningen. En medföljande undersökning genomfördes av Ricardo⁹. I konsekvensbedömningen utnyttjades även två tidigare undersökningar som gjorts för kommissionens räkning inom ramen för efterhandsutvärderingen: *State of the art of electronic tolling*¹⁰ och *Expert review of the EETS legislative acts*¹¹

- **Konsekvensbedömning**

Initiativet åtföljs av en konsekvensbedömning som först fick ett negativt yttrande från nämnden för lagstiftningskontroll. Nämnden för lagstiftningskontroll ansåg att rapporten inte uttryckligen angav fullständig driftskompatibilitet mellan de elektroniska vägtullssystemen i EU som ett mål, och inte förklarade hur alternativen bidrar till driftskompatibilitet. Alternativen förklarade inte heller tillräckligt de faktiska kompromisserna och valmöjligheterna för beslutsfattarna, och rapporten återspeglade inte tillräckligt synpunkterna från de berörda parterna och särskilt medlemsstaterna.

Följande ändringar gjordes i rapporten för att följa rekommendationerna från nämnden för lagstiftningskontroll:

- Det allmänna målet ändrades så att det förklarar att initiativet syftar till att varje väganvändare ska erbjudas tillgång till den nivå av driftskompatibla vägtullsystem som motsvarar användarens behov och efterfrågan, vilket inbegriper alternativet med fullständig driftskompatibilitet. Dessutom lades text till för det första särskilda målet för att förklara att det senare inte bara är kompatibelt med målet att åstadkomma driftskompatibilitet på tre nivåer (teknisk, förfarandemässig och kontraktsmässig), utan även omfattar målet att främja inrättandet av en konkurrenskraftig struktur för EETS-marknaden.

- I två nya avsnitt, 5.1 och 5.2, redovisas resultaten av granskningen av den fullständiga förteckningen över politiska åtgärder som diskuterats med berörda parter inom ramen för det

⁹ Inför länk vid offentliggörande

¹⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>

offentliga samrådet. Ett av alternativen ändrades dessutom från en renodlad harmonisering till att också omfatta marknadsåtgärder.

- De berörda parternas åsikter, med särskild inriktning på medlemsstaterna, redovisades grundligt i avsnitten 5.1 och 5.2.

Efter det att den ändrade versionen av rapporten om konsekvensbedömningen redovisats avgav nämnden för lagstiftningskontroll ett andra, positivt yttrande med reservationer. Reservationerna från nämnden för lagstiftningskontroll rörde tre huvudaspekter:

- Nämnden för lagstiftningskontroll ansåg att konsekvensbedömningen inte identifierade de centrala åtgärder som är nödvändiga för de avsedda resultaten, och inte heller omfattade en bedömning av deras ömsesidiga beroenden.

- Nämnden för lagstiftningskontroll angav också att rapporten ännu inte tydligt visade hur de föreslagna åtgärderna skulle bidra till att uppnå den avsedda graden av driftskompatibilitet i EU och vilka risker som skulle förknippas med det rekommenderade alternativet.

Slutligen pekade nämnden på det faktum att rapporten inte förklarade varför mellanliggande lösningar, mellan den mest effektiva och den mest kostnadseffektiva, inte övervägdes.

Följande tillägg gjordes till följd av reservationerna:

- Närmare förklaringar i tabell 9 om vilka åtgärder som är nödvändiga och vilka som inte är det, och om åtgärdernas ömsesidiga beroenden.
- En ny tabell 19 om ändamålsenlighet när det gäller att uppnå det allmänna målet och om riskerna om alternativ 2 faktiskt inte skulle uppnå detta mål.
- Ny text i avsnitten 5.1.4 och 5.4 för att förklara varför mellanliggande lösningar, mellan den mest effektiva och den mest kostnadseffektiva, inte övervägdes.

I konsekvensbedömningen undersöktes följande tre breda politiska alternativ:

1. Åtgärda några problem genom självreglering och andra genom lagstiftning.
2. Åtgärda samtliga problem genom lagstiftning, med bibehållande av det ”marknadsbaserade” tillvägagångssätt som används i beslut 2009/750/EG.
3. Åtgärda några problem genom fullständig harmonisering av teknik och förfaranden när det gäller system för uttag av elektroniska väggtullar i EU, och andra genom lagstiftning.

Alternativ 2 är det **rekommenderade alternativet**. Det valdes på grund av dess höga ändamålsenlighet och högsta effektivitet (kostnader jämfört med nytta) för att uppnå målen, med övergripande positiva sidoeffekter.

Den förväntade nyttan är följande:

- För väganvändare: sammanlagda besparingar på 370 miljoner euro (nettonuvärde) fram till 2025. Merparten av dessa kommer att gynna transportföretag, dvs. övervägande små och medelstora företag.
- För vägnätsförvaltare: besparingar på 48 miljoner euro (nettonuvärde) fram till 2025 tack vare att ingen upphandling av överflödiga fordonsenheter krävs, och extra intäkter från väggtullar (150 miljoner euro per år) tack vare bättre regler om gränsöverskridande indrivning.

- För betalningsförmedlare i EETS: en lättnad i den lagstiftningsmässiga bördan som hänger samman med inträde på nationella marknader (10 miljoner euro fram till 2025 för tolv förväntade förmedlare) och marknadstillväxt, med extra intäkter på 700 miljoner euro per år.

De förväntade kostnaderna är följande¹²:

- För vägnätsförvaltare: extra kostnader för anpassning av vägtullsystem till nya krav (sammanlagt 174 miljoner euro (nettonuvärde) fram till 2025) och för extra betalning till betalningsförmedlare i EETS på 700 miljoner euro per år (sammanlagt värde för samtliga vägförvaltare och samtliga betalningsförmedlare i EETS). Detta är dock en budgetneutral effekt eftersom den kommer att motsvara utkontraktering av aktiviteter som för närvarande utförs av förvaltarna själva eller av deras underleverantörer.

Allt sammantaget motsvarar den sammanlagda nyttan av det rekommenderade alternativet (nytta minus kostnader) 254 miljoner euro (nettonuvärde) fram till 2025.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Initiativet förväntas minska regelbördan för företag med sammanlagt 254 miljoner euro fram till 2025, som ett resultat av följande.

- En sammanlagd minskning av regelbördan motsvarande 370 miljoner euro för väganvändare fram till 2025. Merparten av detta kommer att gynna åkare, där majoriteten utgörs av små företag (oftast mikroföretag).
- En sammanlagd ökning av regelbördan motsvarande 126 miljoner euro för avgiftsupptagare (dvs. vägförvaltare); ingen av dessa är små och medelstora företag.
- En sammanlagd minskning av regelbördan motsvarande 10 miljoner euro för betalningsförmedlare i EETS (övervägande dotterbolagen till stora eller mycket stora företag).

Eftersom små och medelstora företag och mikroföretag överväger i den största kategorin av berörda parter (dvs. åkare) och inverkan för dem är positiv finns det inte några bestämmelser om undantag eller särskilda regler för dem.

Initiativet kommer sannolikt att främja konkurrensen genom att nya operatörer får möjlighet att gå in på tidigare monopolistiska, nationella marknader för uttag av elektroniska vägtullar. Det kommer att minska regelbördan för åkeribranschen och därmed öka dess konkurrenskraft. Större harmonisering av metoder för uttag av elektroniska vägtullar kommer dessutom att gynna europeiska tillverkare av utrustning som redan är världsledande tack vare stabila och effektiva EU-standarder.

Förslaget bidrar till målen för den digitala inre marknaden¹³.

- **Grundläggande rättigheter**

Framsteg i riktning mot ett fungerande EETS bör underlätta gränsöverskridande resor och därigenom stödja den fria rörligheten för varor och människor. Förbättrad indrivning, som en följd av informationsutbytet om identiteten för dem som underlåter att betala vägtullar,

¹² Initiativets miljömässiga och sociala kostnader är obetydliga.

¹³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: "En strategi för en inre digital marknad", COM(2015) 192 final, Bryssel, 6.5.2015.

kommer att säkerställa likabehandling av nationella och utlandsregistrerade väganvändare. Förslaget innehåller också bestämmelser som bör möjliggöra att betalningsförmedlare i EETS behandlas på samma villkor som de dominerande aktörerna.

Den huvudsakliga inverkan på rätten till skydd av personuppgifter och rätten till privatliv följer av inrättandet av en mekanism för obligatoriskt informationsutbyte mellan medlemsstaterna om identiteten för fordonsägare där det finns bevis för eller misstanke om bedrägeri mot vägtullsystemet. Mekanismen grundar sig i stor utsträckning på bestämmelserna i direktiv (EU) 2015/413 för gränsöverskridande efterlevnad avseende trafiksäkerhetsrelaterade brott. Lämpliga säkerhetsåtgärder inrättas därför för att säkerställa att förslaget fullt ut respekterar artiklarna 7 och 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, liksom den tillämpliga rättsliga ramen om skydd av personuppgifter. De uppgifter som samlas in enligt detta direktiv får inte användas i något annat syfte än vad som anges i direktivet. Medlemsstaterna bör iaktta skyldigheterna när det gäller villkoren för användning och tillfällig lagring av uppgifterna och, mer generellt, principerna om nödvändighet och proportionalitet när det gäller användning av personuppgifter.

Förslaget har lagts fram för samråd med Europeiska datatillsynsmannen (EDPS) i två steg: I det första steget rådfrågades Europeiska datatillsynsmannen om principerna för det planerade systemet för informationsutbyte. I det andra steget rådfrågades Europeiska datatillsynsmannen om den faktiska lagtexten. Europeiska datatillsynsmannen hade inte några ytterligare synpunkter.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget har inga budgetkonsekvenser för unionen.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Konsekvensbedömningen innehåller en detaljerad övervakningsplan som bygger på elva indikatorer för övervakning och utvärdering av lagstiftningens effekter fem år efter det att den har trätt i kraft. En särskild bestämmelse om rapportering har tagits med i förslaget för att utvärdera effekterna av de nya bestämmelserna på det gränsöverskridande informationsutbytet för indrivning av vägtullar.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Med tanke på förslagets tillämpningsområde och det faktum att det är en omarbetning av ett befintligt direktiv (2004/52/EG), som alla medlemsstater har införlivat i sin helhet, verkar det inte motiverat eller proportionerligt att begära förklarande dokument.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

De huvudsakliga ändringarna av betydelse i texten i direktiv 2004/52/EG är följande:

Artikel 1: Syfte och tillämpningsområde

I punkt 1 läggs ett andra mål till (utöver att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem): att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

Punkt 2 b utgår för att ge medlemsstaterna möjlighet att utbyta information om dem som underlåter att betala vägavgifter, i de fall där vägtullsystemen inte kräver installation av fordonsutrustning. Denna ändring är nödvändig för att ge möjlighet till exempelvis gränsöverskridande indrivning av vägtullar i städer (inklusive system för trängselavgifter) och när det gäller andra system för elektroniska vägtullstransaktioner med teknik för automatisk nummerplåtsavläsning.

Punkt 3 ändras för att bekräfta att EETS tillhandahålls av betalningsförmedlare i EETS, inte av avgiftsupptagare.

Artikel 2: Definitioner

En artikel med definitioner läggs till för att förtydliga de termer som används i direktivet.

Artikel 3: Tekniska lösningar

I punkt 1 anges att dess bestämmelser är tillämpliga endast på vägtullsystem som kräver installation eller användning av fordonsutrustning. ”Användning” tas med för att bekräfta att bärbar utrustning som används för elektroniska vägtullstransaktioner i direktivet ska betraktas som fordonsutrustning. I punkt 1 förklaras de tekniska lösningar som är tillämpliga på nya och befintliga elektroniska vägtullsystem.

Förteckningen över teknik som kan användas för elektroniska vägtullstransaktioner flyttas från punkt 1 till bilaga IV. Kommissionen har rätt att ändra förteckningen genom en delegerad akt om en teknik blir föråldrad eller om ny teknik, som testas i pilotsystem i enlighet med artikel 20 i beslut 2009/750/EG, bör läggas till i förteckningen.

Den gamla punkt 2 utgår eftersom den upprepar andra bestämmelser i direktivet.

I den nya punkt 2 föreskrivs att fordonsutrustning som använder teknik för satellitbaserad positionsbestämning ska vara kompatibel med de tjänster för positionsbestämning som tillhandahålls av systemen Galileo och Egnos (*European Geostationary Navigation Overlay Service*), och får vara kompatibel med andra satellitnavigeringssystem.

I punkt 3 förtydligas att fordonsutrustning för EETS, när det gäller att uppfylla de tekniska kraven i direktivet och särskilt bilaga IV, kan kopplas till andra anordningar som installeras eller redan finns i fordonet, t.ex. satellitnavigeringssystem eller smarttelefoner. Där förtydligas också att kommunikationen mellan fordonsutrustningen och dessa andra anordningar får använda teknik som inte är förtecknad i bilaga IV (t.ex. Bluetooth).

I punkt 3 utgår formuleringen ”[...] enligt tidsplanen i artikel 3.4 [...] och som lämpar sig för alla fordonstyper” till följd av två orsaker:

- Betalningsförmedlare i EETS bör inte vara skyldiga att tillhandahålla EETS för alla fordon, utan ges möjlighet att välja att tillhandahålla EETS endast till tunga fordon eller lätta fordon.
- Enligt vad som förklaras i punkt 4 kan fordonsutrustning i lätta fordon vara anpassad för användning av endast 5,8 GHz mikrovågsteknik, och de kan därmed inte

användas i vissa system för uttag av vägtullar som är tillämpliga på tunga fordon, vilka kräver från utrustning som är anpassad för användning av samtliga tre tillåtna tekniker.

I den nya punkt 4 förtydligas att fordonsutrustning kan integreras med andra anordningar och tjäna andra syften än vägtullar.

I den nya punkt 4 läggs ett undantag till för att ge möjlighet för betalningsförmedlare i EETS som erbjuder tjänster för lätta fordon att erbjuda sina kunder fordonsutrustning som är anpassad för användning av endast 5,8 GHz mikrovågsteknik. Detta undantag gäller till och med den 31 december 2027.

Den gamla punkt 3 utgår eftersom den hänvisar till föråldrade krav.

Artikel 4 utgår.

Punkt 1 utgår, eftersom den har blivit överflödig.

Punkterna 2 och 3 har flyttats till andra artiklar.

Punkt 4 utgår eftersom medlemsstaterna inte kan påverka det datum då betalningsförmedlare i EETS måste erbjuda EETS.

Artikel 5: Grunddrag i det europeiska systemet för elektroniska vägtullar

Punkt 1 hänvisar till ”bilaga I” i stället för ”bilagan” eftersom nya bilagor läggs till och samtliga bilagor därför måste vara numrerade.

De gamla punkterna 2, 4 och 5 ersätts av nya bestämmelser i artikel 11 för att anpassa det föreskrivande förfarandet med kontroll till det förfarande med delegering av befogenheter som avses i artikel 290.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

Den nya punkt 5 innehåller en särskild bestämmelse för att, i samband med att europeiska standardiseringsorgan ser över standarder som är relevanta för EETS, säkerställa att lämpliga övergångsbestämmelser kommer att upprätthålla en fortlöpande kompatibilitet hos driftskompatibilitetskomponenter.

I den nya punkt 5 ersätts också hänvisningen till artikel 2.1 med en hänvisning till bilaga IV, till vilken de relevanta bestämmelserna överförs.

Artiklarna 6, 7, 8, 9 och 10 samt bilagorna II och III

I dessa fem artiklar och två bilagor föreskrivs ett förfarande för gränsöverskridande informationsutbyte om dem som underlåter att betala vägtullar. De är ett resultat av anpassning av bestämmelserna i direktiv (EU) 2015/413 till vägtullsammanhang. Den europeiska datatillsynsmannen (EDPS) rådfrågades om utkastet till lagtext och gjorde inte några invändningar.

Följande bestämmelser i direktiv 2004/52/EG påverkas inte i det föreslagna initiativet:

Artikel 16 (gamla artikel 8), där direktivets mottagare anges.

Bilaga I (den gamla bilagan), där det anges vad som krävs för att utforma och inrätta EETS.

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50 (anpassad)

2017/0128 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i ~~gemenskapen~~ unionen (omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ~~Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen~~, särskilt artikel ~~7.1~~ 91.1 ,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁵,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

↓ ny

(1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG¹⁶ har ändrats på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör det direktivet av tydlighetsskäl omarbetas.

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 1 (anpassad)

~~I sin resolution av den 17 juni 1997 om utveckling av telematik inom sektorn för vägtransporter, särskilt elektronisk avgiftsbetalning¹⁷, 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.~~

¹⁴ EUT C , , s. .

¹⁵ EUT C , , s. .

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (EUT L 166, 30.4.2004, s. 124).

¹⁷ EGT C 194, 25.6.1997, s. 5.

~~Den första fasen i denna strategi presenterades i kommissionens meddelande om driftskompatibla system för elektronisk avgiftsbetalning i Europa.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 2 (anpassad)

~~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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 3 (anpassad)

~~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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 4 (anpassad)

~~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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 5 (anpassad)

- (2) 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~~ unionens strategi för vägavgifter och till den framtida tekniska utvecklingen.

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 6

- (3) De elektroniska vägtullsystemen bör vara driftskompatibla och baseras på öppna och offentliga standarder som är tillgängliga utan diskriminering för alla systemleverantörer.

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 7

~~När nya elektroniska vägtullsystem införs bör utbudet av utrustning vara tillräckligt stort för att diskriminering mellan de berörda företagen skall kunna undvikas.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 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 vägtullsystem 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 vägtullsystem.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 9 (anpassad)

- (4) ~~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 ☒ fordon ☒ på grund av detta har flera olika, dyra och driftsinkompatibla elektroniska enheter i sina förarhytter, samt till ökad risk för felhantering med följderna 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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 10 (anpassad)

- (5) Konstgjorda hinder för den inre marknadens funktion bör undanröjas, samtidigt som medlemsstaterna och ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ 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~~ ☒ unionen ☒.
-

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 11

~~Förarna har rätt att förvänta sig väginfrastruktur tjänster 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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 12

~~Tillgången till ytterligare, framtida användningsmöjligheter vid sidan av uttag av vägtullar bör garanteras genom lämplig utrustning.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 13

- (6) 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 kontraksregler 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.
-

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 14

- (7) Kontraktsbunden driftskompatibilitet möjliggör betydande förenklingar för vissa administrativa besparingar för ~~trafikanter~~ väganvändare och väsentliga ~~yrkestrafikanter~~ yrkesverksamma väganvändare.

- (8) Det bör bekräftas att det europeiska elektroniska vägtullsystemet (EETS) tillhandahålls av betalningsförmedlare i EETS, i enlighet med vad som anges i kommissionens beslut 2009/750/EG¹⁸.
- (9) Betalningsförmedlare i EETS bör, för att med sin fordonsutrustning kunna täcka den kommunikationsteknik som krävs, tillåtas att utnyttja och ansluta till andra maskinvaru- och programvarusystem som redan finns i fordonet, t.ex. satellitnavigeringssystem eller smarttelefoner.
- (10) Tillämpningar för elektroniska vägtullar och C-ITS-tillämpningar (*Co-operative ITS*) utnyttjar liknande teknik och angränsande frekvensband för kommunikation över korta avstånd mellan olika fordon och mellan fordon och infrastruktur. Den framtida potentialen i ny teknik för elektroniska vägtullar med C-ITS i 5,9 GHz-bandet, som för närvarande används av C-ITS, bör utforskas, efter en grundlig bedömning de kostnader, fördelar, tekniska hinder och möjliga lösningar som hänger samman med detta.
- (11) De särskilda egenskaper hos elektroniska vägtullssystem som för närvarande tillämpas på lätta fordon bör beaktas. Eftersom inga sådana elektroniska vägtullssystem för närvarande utnyttjar satellitbaserad positionsbestämning eller mobil kommunikation bör betalningsförmedlare i EETS tillåtas att, under en begränsad tidsperiod, förse lätta fordon med fordonsutrustning som lämpar sig för användning endast med 5,8 GHz-teknik.
- (12) När standarder som är relevanta för EETS ses över av de europeiska standardiseringsorganen bör det finnas lämpliga övergångsbestämmelser för att säkerställa kontinuiteten i EETS och kompatibiliteten med vägtullsystemen för de driftskompatibilitetskomponenter som redan används vid det tillfälle då standarderna ses över.
- (13) Problem med att identifiera dem som kommer från utlandet och som underlåter att betala vägtullar hämmar en fortsatt spridning av sådana system och en bredare tillämpning på unionens vägar av principen om att ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar”.
- (14) Med tanke på konsekvens och effektiv resursanvändning bör systemet för utbyte av information om dem som underlåter att betala en vägavgift utnyttja samma verktyg som används för det utbyte av information om trafiksäkerhetsrelaterade brott som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413¹⁹.
- (15) Gränsöverskridande utbyte av information om dem som underlåter att betala en vägavgift bör möjliggöras för medlemsstaterna oberoende av den teknik som används för att utföra elektroniska vägtullstransaktioner.
- (16) Medlemsstaterna bör vara skyldiga att förse kommissionen med information och uppgifter som krävs för att utvärdera ändamålsenligheten och effektiviteten i systemen för utbyte av information om dem som underlåter att betala en vägavgift.

¹⁸ Kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta (EUT L 268, 13.10.2009, s. 11).

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).

Kommissionen bör vara skyldig att bedöma de uppgifter och den information som erhålls, och att föreslå ändringar av lagstiftningen om detta är nödvändigt.

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 15

~~Elektroniska vägtullssystem 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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 16 (anpassad)

~~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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 17 (anpassad)

- (17) Införandet av elektroniska vägtullssystem kommer att medföra behandling av personuppgifter. Vid sådan behandling måste ~~gemenskapens~~ unionens 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 uppgifter~~²⁰ ~~Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679²¹, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680²² samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation²³~~. Rätten till skydd av personuppgifter nämns särskilt i artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

²⁰ ~~EGT L 281, 23.11.1995, s. 31. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).~~

²¹ ~~Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).~~

²² ~~Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF (EUT L 119, 4.5.2016, s. 89).~~

²³ ~~Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 20 (anpassad)

~~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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 21 (anpassad)

~~Det bör tillses att de berörda parterna (vägtulloperatörerna, 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 miljö.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 22 (anpassad)

~~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.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, skäl 23

(18) Detta direktiv påverkar inte medlemsstaternas frihet att föreskriva bestämmelser om avgiftsbeläggning av väginfrastruktur och om beskattningsfrågor.

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50, skäl 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 genomförandebefogenheter²⁴.~~

↓ ny

- (19) För att säkerställa driftkompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och för att underlätta det gränsöverskridande utbytet av information om underlåtelse att betala vägavgifter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på anpassning till tekniska framsteg av den förteckning över teknik som kan användas för att utföra elektroniska vägtullstransaktioner i elektroniska vägtullssystem som kräver installation eller användning av fordonsutrustning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (20) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell rätt bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till det tidigare direktivet. Skyldigheten att införliva de oförändrade bestämmelserna följer av det tidigare direktivet.
- (21) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller den tidsfrist för införlivande med nationell rätt av direktivet som anges i del B i bilaga V.
- (22) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001.²⁵

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50 (anpassad)
⇒ ny

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och räckvidd ☒ tillämpningsområde ☒

²⁴ ~~EGTL 184, 17.7.1999, s. 23.~~

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGTL 8, 12.1.2001, s. 1).

1. I detta direktiv fastställs de villkor som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem \Rightarrow och underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter \Leftarrow i gemenskapen \boxtimes unionen \boxtimes . Detta direktiv ska tillämpas på ~~elektronisk inkassering~~ elektroniskt uttag av alla slags vägavgifter på hela ~~gemenskapens~~ \boxtimes unionens \boxtimes vägnät, inklusive vägar i och utanför städer, motorvägar, större och mindre vägar, samt olika anläggningar som tunnlar, broar och färjor.

\Rightarrow Detta direktiv ska tillämpas utan att det påverkar de beslut som medlemsstaterna fattar om uttag av avgifter för särskilda typer av fordon eller nivån på och ändamålet med de avgifter som tas ut. \Leftarrow

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på

a) vägtullsystem som saknar system för ~~elektronisk inkassering~~ elektroniskt uttag av vägtullar,

~~b) elektroniska vägtullsystem där utrustning inte behöver installeras i fordon,~~

~~eb)~~ små, rent lokala vägtullsystem för vilka kostnaderna för att uppfylla kraven i detta direktiv inte står i proportion till fördelarna,

\Rightarrow c) parkeringsavgifter. \Leftarrow

3. ~~För att uppnå det mål som fastställs i punkt 1 skall ett europeiskt system för elektroniska vägtullar inrättas. \boxtimes Målet för driftskompatibilitet mellan de elektroniska vägtullsystemen i unionen ska uppnås med hjälp av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (EETS, European Electronic Toll Service) som ska \boxtimes 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.~~

↓ ny

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

a) *europeiskt system för elektroniska vägtullar*: (EETS, *European Electronic Toll Service*), de tjänster som en betalningsförmedlare i EETS tillhandahåller för en EETS-användare. Dessa tjänster ska inbegripa tillgängliggörande och säkerställande av en korrekt parametrering och funktion hos den fordonsutrustning som krävs för att betala vägavgifter i alla elektroniska vägtullsområden om vilka det finns en överenskommelse i kontraktet, hantering i rätt tid (på användarens vägnar) av de betalningar till avgiftsupptagaren som avser användarens vägavgifter, samt tillhandahållande av andra tjänster och assistans som krävs för att användaren ska uppfylla de skyldigheter som pålagts av avgiftsupptagarna i de vägtullsområden om vilka det finns en överenskommelse i kontraktet.

b) *avgiftsupptagare*: en offentlig eller privat enhet som tar upp vägavgifter från de trafikerande fordonen i ett elektroniskt vägtullsområde.

c) *betalningsförmedlare i EETS*: en enhet som genom ett kontrakt beviljar en EETS-användare tillgång till EETS och som är registrerad i den medlemsstat där betalningsförmedlaren är etablerad.

- d) *EETS-användare*: en fysisk eller juridisk person som har ett kontrakt med en betalningsförmedlare i EETS för att ha tillgång till EETS.
- e) *elektroniskt vägtullsområde*: en väg, ett vägnät, en konstruktion i form av t.ex. en bro eller en tunnel, eller en färja där vägavgifter tas ut med hjälp, helt eller delvis, av automatiska detekteringsmekanismer i form av t.ex. kommunikation med utrustning inuti fordonet eller automatisk nummerplåtsavläsning.
- f) *fordonsutrustning*: komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som krävs för att tillhandahålla EETS och som installeras eller medförs i ett fordon, för att samla in, lagra och bearbeta data, och för att ta emot data från eller sända data till omgivningen utanför fordonet.
- g) *vägavgift*: en avgift som en väganvändare måste betala för att få trafikera en viss väg, ett vägnät, en konstruktion i form av t.ex. en bro eller en tunnel, eller en färja.
- h) *underlåtenhet att betala vägavgift*: en faktisk överträdelse som leder till att en väganvändare inte betalar en vägavgift i en medlemsstat, enligt vad som fastställs i den medlemsstatens relevanta lagstiftning.
- i) *registreringsmedlemsstat*: den medlemsstat där registrering skett av det fordon som användes vid den faktiska överträdelsen som ledde till en underlåtenhet att betala vägavgift.
- j) *nationellt kontaktställe*: en behörighet myndighet som utsetts att utbyta data om fordonsregistreringar.
- k) *automatisk sökning*: förfarande för tillgång online för att söka i en, mer än en eller samtliga medlemsstaters eller deltagande länders databaser.
- l) *fordon*: varje motordrivna fordon, även motorcyklar, som normalt är avsett för person- eller godstransport på väg.
- m) *fordonsinnehavare*: den person som är registrerad ägare till fordonet, i enlighet med den definition som anges i lagstiftningen i registreringsmedlemsstaten.
- n) *tungt fordon*: ett fordon avsett för transport av gods och med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton, eller ett fordon avsett för transport av passagerare som är utrustat med fler än nio sittplatser, förarplatsen inräknad.
- o) *lätt fordon*: varje fordon som inte är ett tungt fordon.

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50 (anpassad)
⇒ ny

Artikel 2 3

Tekniska lösningar

1. I alla nya elektroniska vägtullsystem som ⇒ kräver installation eller användning av fordonsutrustning ⇐ tas i drift från och med den 1 januari 2007 ska en eller flera av de följande tekniska lösningar ☒ som förtecknas i bilaga IV ☒ tillämpas för vägtullstransaktionerna.
- ⇒ Befintliga elektroniska vägtullsystem som använder annan teknik än sådan som förtecknas i bilaga IV ska motsvara sådan teknik om betydande tekniska förbättringar genomförs. ⇐

- a) ~~Satellitbaserad positionsbestämning.~~
- b) ~~Mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarden (referens GSM TS 03.60/23.060).~~
- e) ~~5,8 GHz mikrovågor.~~

↓ ny

2. Fordonsutrustning som använder teknik för satellitbaserad positionsbestämning ska vara kompatibel med de tjänster för positionsbestämning som tillhandahålls av systemen Galileo och Egnos (*European Geostationary Navigation Overlay Service*), och får vara kompatibel med andra satellitnavigeringssystem.

3. Betalningsförmedlare i EETS ska ge användare tillgång till fordonsutrustning som är lämplig att användas, som är driftskompatibel och som kan kommunicera med alla elektroniska vägtullsystem som är i drift i medlemsstaterna för användningsområdet och som använder sådan teknik som förtecknas i bilaga IV.

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50

~~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.~~

↓ ny

4. Fordonsutrustningen kan utnyttja egen maskin- och programvara, annan maskin- och programvara som finns i fordonet, eller både och. Fordonsutrustningen kan utnyttja annan teknik än sådan som förtecknas i bilaga IV för att kommunicera med andra maskinvarusystem som finns i fordonet.

5. Till och med den 31 december 2027 får betalningsförmedlare i EETS förse användare av lätta fordon med fordonsutrustning som lämpar sig för användning endast med 5,8 GHz mikrovågsteknik.

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50 (anpassad)
⇒ ny

~~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.~~

~~7.6. Medlemsstaterna ska se till säkerställa att den behandling av personuppgifter som krävs för driften av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar EETS sker i enlighet med gemenskapens unionens bestämmelser om skydd av fysiska personers fri- och rättigheter, inklusive rätten till privatliv, och att särskilt bestämmelserna i direktiven 95/46/EG förordning (EU) 2016/679, direktiv (EU) 2016/680 och direktiv 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.~~

~~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 väggtullar~~ ☒ EETS ☒

1. ~~Det europeiska systemet för elektroniska väggtullar~~ ☒ EETS ☒ ska bygga på de element som förtecknas i ~~bilagan bilaga I till detta direktiv~~.

↓ 219/2009 artikel 1 och bilagan punkt 7.7

~~2. Vid behov får denna bilaga ändras av tekniska skäl. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.2.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50 (anpassad)

2. ~~Det europeiska systemet för elektroniska väggtullar får varken påverka medlemsstaternas principbeslut att ta ut väggtullar 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 väggtullar eller avgifter. Systemet~~ ☒ EETS ☒ ska göra det möjligt att ingå kontrakt oavsett var fordonet är registrerat, vilken nationalitet parterna i kontraktet har och vilket område eller ~~vilken punkt~~ ☒ vilket avsnitt ☒ på vägnätet ~~väggtullen~~ ☒ vägavgiften ☒ gäller.

3. ~~Systemet~~ ☒ EETS ☒ ska medge att intermodalitet utvecklas utan att detta skapar nackdelar för andra ~~transportmetoder~~ transportslag.

~~34.~~ ~~Det europeiska systemet för elektroniska väggtullar~~ ☒ EETS ☒ ska bygga på ☒ utnyttja ☒ de tekniska lösningar som avses i artikel ~~23~~, med ☒ och de tekniska ☒ specifikationer som ☒ avses i artikel 10.2 ☒ ~~skall vara allmänt tillgängliga.~~

↓ 219/2009 artikel 1 och bilagan punkt 7.7

~~4. Kommissionen ska fatta beslut om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska väggtullar. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.2. Sådana beslut ska endast fattas om samtliga villkor, utvärderade enligt lämpliga undersökningar, föreligger för att möjliggöra driftskompatibilitet i alla avseenden, inbegripet tekniska, rättsliga och handelsmässiga villkor.~~

~~5. Kommissionen ska fatta tekniska beslut om upprättandet av det europeiska systemet för elektroniska väggtullar. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5.2.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50 (anpassad)
⇒ ny

~~75.~~ I enlighet med förfarandet i ~~Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och~~

~~föreskrifter²⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2015/1535/EU²⁷ ska kommissionen uppmåna~~ ☒ begära att ☒ de relevanta standardiseringsorganen, särskilt Europeiska standardiseringskommittén CEN, ~~att göra alla de ansträngningar som krävs för ett snabbt antagande av~~ ☒ snabbt antar ☒ standarder för elektroniska vägtullsystem, vad gäller de tekniker som förtecknas i ~~artikel 2.1 bilaga IV~~ ⇒, och uppdaterar dessa när så är nödvändigt ⇐. ⇒ Kommissionen ska begära att standardiseringsorganen säkerställer driftskompatibilitetskomponenternas fortlöpande kompatibilitet. ⇐

86. ☒ Fordonsutrustning för EETS ☒ ~~Utrustning för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar~~ ska 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 överensstämmelse²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/53/EU²⁹ samt rådets direktiv 89/336/EEG av den 3 maj 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet³⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/30/EU³¹.~~

↓ ny

Artikel 5

Förfarande för informationsutbyte mellan medlemsstaterna

1. När det gäller en undersökning av underlåtenhet att betala vägavgifter ska medlemsstaten ge övriga medlemsstaters nationella kontaktställen tillgång till följande nationella fordonsregistreringsuppgifter, med befogenhet att utföra sökningar baserade på dessa uppgifter:
 - (a) Uppgifter om fordon.
 - (b) Uppgifter om fordonsägare eller fordonsinnehavare.De uppgifter som avses i leden a och b som är nödvändiga för att göra en automatisk sökning ska vara förenliga med bilaga II.
2. Varje medlemsstat ska för utbyte av de uppgifter som avses i punkt 1 utse ett nationellt kontaktställe. De nationella kontaktställes befogenheter ska fastställas i enlighet med den berörda medlemsstatens tillämpliga nationella lagstiftning.
3. När en automatisk sökning utförs i form av en utgående förfrågan ska det nationella kontaktstället i den medlemsstat på vars territorium det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift använda det fullständiga registreringsnumret.

²⁶ ~~EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet senast ändrat genom 2003 års anslutningsakt.~~

²⁷ ~~Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).~~

²⁸ ~~EGT L 91, 7.4.1999, s. 10. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003.~~

²⁹ ~~Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/53/EU av den 16 april 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om tillhandahållande på marknaden av radioutrustning (EUT L 153, 22.5.2014, s. 62).~~

³⁰ ~~EGT L 139, 23.5.1989, s. 19. Direktivet senast ändrat genom direktiv 93/68/EEG (EGT L 220, 30.8.1993, s. 1).~~

³¹ ~~Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/30/EU av den 26 februari 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet (EUT L 96, 29.3.2014, s. 79).~~

Dessa automatiska sökningar ska utföras i enlighet med de förfaranden som avses i punkterna 2 och 3 i kapitel 3 i bilagan till rådets beslut 2008/616/RIF³² och med kraven i bilaga II till detta direktiv.

Den medlemsstat på vars territorium det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift ska använda de uppgifter som erhållits för att fastställa vem som är ansvarig för underlåtenheten att betala den avgiften.

4. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att informationsutbytet sker via samverkande elektroniska system utan utbyte av uppgifter från andra databaser som inte används för tillämpningen av detta direktiv. Medlemsstaterna ska säkerställa att ett sådant informationsutbyte sker på ett kostnadseffektivt och säkert sätt. Medlemsstaterna ska säkerställa säkerheten för och skyddet av de överförda uppgifterna, i så stor utsträckning som möjligt med hjälp av befintlig programvara, såsom den som avses i artikel 15 i beslut 2008/616/RIF, och ändrade versioner av denna programvara, i överensstämmelse med bilaga II till detta direktiv och punkterna 2 och 3 i kapitel 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF. De ändrade versionerna av programvaran ska möjliggöra informationsutbyte både online i realtid och via batchöverföring, där det senare alternativet möjliggör ett utbyte av flera förfrågningar eller svar i ett enda meddelande.
5. Varje medlemsstat ska ansvara för sina egna kostnader för administrationen, användningen och underhållet av den programvara som avses i punkt 4.

Artikel 6

Informationsbrev om underlåtenheten att betala vägavgift

1. Den medlemsstat på vars territorium det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift ska besluta om huruvida ytterligare förfaranden ska inledas avseende underlåtenheten att betala vägavgift.

Om den medlemsstat på vars territorium det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift beslutar att inleda sådana förfaranden ska denna medlemsstat i enlighet med sin nationella lagstiftning informera ägaren, fordonsinnehavaren eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för underlåtenheten. Denna information ska i enlighet med den nationella lagstiftningen omfatta de rättsliga följderna av denna underlåtenhet enligt lagstiftningen i den medlemsstat på vars territorium underlåtenheten att betala vägavgift konstaterades.

2. När den medlemsstat på vars territorium det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift skickar ut informationsbrevet till ägaren, fordonsinnehavaren eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för underlåtenheten, ska denna medlemsstat i enlighet med sin nationella lagstiftning inkludera all relevant information, framför allt vilket slags underlåtenhet som avses, ort, datum och tidpunkt för underlåtenheten, vilken nationell lagstiftning som överträtts samt påföljden och i tillämpliga fall uppgifter om den utrustning som har använts för att upptäcka överträdelsen. För detta ändamål får den medlemsstat på vars territorium det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift använda den mall som anges i bilaga III.

³² Rådets beslut 2008/616/RIF av den 23 juni 2008 om genomförande av beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (EUT L 210, 6.8.2008, s. 12).

3. Om den medlemsstat på vars territorium det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift beslutar att inleda ytterligare förfaranden avseende denna underlåtenhet ska denna medlemsstat, för att säkerställa respekten för de grundläggande rättigheterna, skicka ut informationsbrevet på det språk som registreringsbeviset för fordonet är avfattat på, om detta är tillgängligt, eller på ett av de officiella språken i registreringsmedlemsstaten.

Artikel 7

Medlemsstaternas rapportering till kommissionen

Varje medlemsstat ska förelägga kommissionen en fullständig rapport senast [fyra år efter detta direktivs ikraftträdande] och därefter vartannat år.

Den fullständiga rapporten ska ange det antal automatiska sökningar som utförts av den medlemsstat på vars territorium det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift och som riktats till det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten, som en följd av underlåtenheter att betala vägavgifter på medlemsstatens territorium, tillsammans med slaget av underlåtenhet för vilken information efterfrågades samt antalet resultatlösa förfrågningar.

Den fullständiga rapporten ska även innehålla en beskrivning av situationen på nationell nivå vad gäller uppföljningen av underlåtenhet att betala vägavgifter, med information om andelen sådana underlåtenheter som har följts upp genom ett informationsbrev.

Artikel 8

Dataskydd

1. Bestämmelserna i förordning (EU) 2016/679 och de nationella lagar och andra författningar som införlivar direktiv (EU) 2016/680 ska tillämpas på personuppgifter som behandlas enligt detta direktiv.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de personuppgifter som behandlas enligt detta direktiv inom en rimlig tidsperiod korrigeras om de är felaktiga, eller att de raderas eller att åtkomsten begränsas, och att en tidsgräns för lagring av uppgifter fastställs i enlighet med förordning (EU) 2016/679 och de nationella lagar och andra författningar som införlivar direktiv (EU) 2016/680.

Medlemsstaterna ska säkerställa att alla personuppgifter som behandlas enligt detta direktiv endast används för att underlätta det gränsöverskridande utbytet av information om underlåtenhet att betala vägavgifter, och att de berörda personerna har samma rätt att ta del av uppgifter och till rättelse, radering och blockering av uppgifter samt att begära ersättning och att överklaga, enligt vad som föreskrivs i förordning (EU) 2016/679 och de nationella lagar och andra författningar som införlivar direktiv (EU) 2016/680.

3. Alla berörda personer ska ha rätt att få information om vilka personuppgifter, registrerade i registreringsmedlemsstaten, som skickats till den medlemsstat där det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift, inklusive datum för förfrågan och den behöriga myndigheten i den medlemsstat på vars territorium underlåtenheten konstaterades.

Artikel 9

Rapportering

Kommissionen ska senast [fem år efter detta direktivs ikraftträdande] lämna en rapport till Europaparlamentet och till rådet om medlemsstaternas tillämpning av artiklarna 6 och 7 i detta direktiv. I rapporten ska kommissionen framför allt inrikta sig på följande aspekter samt om lämpligt lägga fram förslag som omfattar följande aspekter:

- En bedömning av hur ändamålsenliga artiklarna 6 och 7 är när det gäller att minska antalet underlåtenheter att betala vägavgifter i unionen.
- En bedömning av behovet av att ytterligare underlätta den gränsöverskridande indrivningen av betalning av vägavgifter i unionen, genom inrättande av en mekanism där registreringsmedlemsstaten hjälper den medlemsstat på vars territorium det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift att driva in vägavgifter och böter.

Artikel 10

Delegerade akter

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 11 med avseende på ändring av bilagorna I och IV i syfte att anpassa dem till den tekniska utvecklingen.
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 11 när det gäller fastställande av tekniska specifikationer och krav för EETS och kontraktsreglerna för att tillhandahålla EETS, inklusive rättigheter och skyldigheter för betalningsförmedlare i EETS, avgiftsupptagare och EETS-användare.
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 11 när det gäller administrativa arrangemang, skyddsklausuler och ett förlikningsförfarande mellan avgiftsupptagare och betalningsförmedlare i EETS.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 11 för att uppdatera bilaga II, för att ta hänsyn till relevanta ändringar av rådets beslut 2008/615/RIF³³ och 2008/616/RIF eller om detta krävs av några andra relevanta unionsakter.

Artikel 11

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10 ska ges till kommissionen tills vidare från och med [den dag då detta direktiv träder i kraft].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 10 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

³³ Rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (EUT L 210, 6.8.2008, s. 1).

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016³⁴.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 10 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

↓ 219/2009 artikel 1 och bilagan punkt 7.7

~~Artikel 5~~

Kommittéförfarande

- ~~1. Kommissionen ska biträdas av en elektronisk tullkommitté.~~
- ~~2. När det hänvisas till denna punkt, ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004, s. 50 (anpassad)

Artikel ~~6~~ 12

Genomförande ☒ Införlivande ☒

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ~~detta direktiv~~ ☒ artiklarna 1 och 3–8 samt bilagorna II och III senast [18 månader efter detta direktivs ikraftträdande] ☒ ~~före den 20 november 2005~~. De ska genast till kommissionen ~~översända~~ ☒ överlämna ☒ texten till dessa bestämmelser ~~samt en tabell med en jämförelse mellan dem och bestämmelserna i detta direktiv~~.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. ☒ De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det direktiv som upphävs genom det här direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet. ☒ ~~Närmare föreskrifter om~~ ☒ Medlemsstaterna ska avgöra ☒ hur hänvisningen ☒ ska göras och hur uppgiften ska formuleras ☒ ~~skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda~~.

☒ 2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. ☒

³⁴ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

↓ ny

Artikel 13

Upphävande

Direktiv 2004/52/EG ska upphöra att gälla med verkan från och med [dagen efter den dag som anges i artikel 12.1 första stycket], utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller den tidsfrist för införlivande med nationell rätt av direktivet som anges i del B i bilaga V.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VI.

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50

Artikel ~~7~~ 14

Ikraftträdande

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

↓ Rättelse, EUT L 200, 7.6.2004,
s. 50

Artikel ~~8~~ 15

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande