



Bruxelles, den 30. maj 2018  
(OR. en)

---

---

Interinstitutionel sag:  
2017/0128 (COD)

---

---

8856/1/18  
REV 1

TRANS 189  
CODEC 748

## RAPPORT

---

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	ST 8856/18 TRANS 189 CODEC 748 ST 8309/18 TRANS 164 CODEC 626
Komm. dok. nr.:	ST 9673/17 TRANS 217 CODEC 928
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (omarbejdning) (EØS-relevant tekst) - Generel indstilling

---

### 1. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag den 1. juni 2017 som en del af den såkaldte *første mobilitetspakke*.
  - Forslagets hovedformål er at fremme elektroniske systemer til opkrævning af bompenge, der i vid udstrækning er interoperable i Unionen.
  - Kommissionen er af den opfattelse, at det gældende direktiv ikke fuldt ud har opfyldt alle sine formål og bør revideres.

- Kommissionen har indkredset administrative hindringer, herunder lokale tekniske specifikationer, bred obligatorisk geografisk dækning og obligatoriske satellitbaserede tjenester for lette køretøjer som hovedkilderne til problemer i den nuværende lovgivning.
  - Endvidere foreslår Kommissionen at etablere et system til informationsudveksling mellem medlemsstaterne for at identificere førere, der ikke betaler deres bompenge.
  - Forslaget er fremlagt som en omarbejdning.
2. Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg udpegede den 30. juni 2017 Massimiliano Salini (PPE, IT) til ordfører. Udvalget om Borgernes Rettigheder og Retlige og Indre Anliggender vedtog sin udtalelse den 28. marts 2018. Retsudvalget skal komme med en udtalelse om brugen af en omarbejdning.
  3. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse om forslaget den 18. oktober 2017, og Regionsudvalget vedtog sin udtalelse den 1. februar 2018.
  4. Det nederlandske Andetkammer, Den Italienske Republiks Senat, det rumænske Senat, det tjekkiske Senat og den franske Nationalforsamling har vedtaget udtalelser om anvendelsen af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.
2. **ARBEJDET I RÅDET**
5. Landtransportgruppen påbegyndte behandlingen af forslaget den 1. juni 2017 med en generel forelæggelse ved Kommissionen. Konsekvensanalysen blev behandlet den 21. juni 2017.

6. Under det bulgarske formandskab drøftede gruppen forslaget på møderne den 8. januar, 26. februar, 15. marts, 20. marts, 23. april og 8. maj 2018. En af sagens vigtigste udfordringer var at indarbejde de elementer i direktivet, der opfattes som væsentlige i Kommissionens beslutning 2009/750/EF<sup>1</sup> og særligt de nødvendige ændringer af disse elementer. Udvalget for Elektronisk Opkrævning af Bompeng<sup>2</sup> har foretaget tekniske forberedelser vedrørende de nævnte nødvendige ændringer. Formandskabet har udarbejdet et kompromis mellem bestemmelserne i direktivet og definitionen af det nærmere indhold, som er tillagt Kommissionen.
7. Udvidelsen af direktivet om elektroniske bompeng til også at omfatte regler om informationsudveksling for førere, der ikke betaler deres vejafgifter, var det andet store tema for arbejdet i gruppen. På den ene side skal systemet være i overensstemmelse med principperne og bestemmelserne vedrørende beskyttelse af personoplysninger. På den anden side giver national lovgivning i visse medlemsstater ikke mulighed for at forfølge en overtrædelse uden et mellemliggende underretningstrin. Gruppen fandt et kompromis, der i det store hele var tilfredsstillende i begge henseender.

### 3. UDESTÅENDE SPØRGSMÅL

8. Gruppen har behandlet de tekniske spørgsmål i vid udstrækning. Der er dog visse grundlæggende politiske valg, særlig vedrørende aflønning, som ikke deles fuldt ud af alle medlemsstater. Formandskabet er imidlertid af den opfattelse, at den nuværende kompromistekst udgør en afbalanceret, men også sammenhængende løsning på problemstillingerne.

### 4. KONKLUSION

9. De Faste Repræsentanternes Komité godkendte kompromisteksten med mindre ændringer den 25. maj 2018 og besluttede at forelægge den, jf. bilaget, med henblik på at nå frem til en generel indstilling på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 7. juni 2018.

---

<sup>1</sup> Kommissionens beslutning af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengetjeneste og de tilhørende tekniske løsninger (EUT L 268 af 13.10.2009. s. 11).

<sup>2</sup> Fastsat i henhold til direktiv 2004/52/EF om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer  og fremme af udvekslingen  
på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter   
i ~~Fællesskabet~~  Unionen  (omarbejdning)**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til  traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde  ~~traktaten om  
oprettelse af Det Europæiske Fællesskab~~, særlig artikel 7  91 , stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>2</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

---

<sup>1</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>2</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

---

↵ nyt

➔ Rådet

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF<sup>1</sup> er blevet ændret væsentligt. Da der nu skal foretages yderligere ændringer af nævnte direktiv, bør det af klarhedshensyn omarbejdes.

➔(1a) Det er nødvendigt at gøre elektroniske bompengebetaling interoperable for at reducere de omkostninger og den byrde, der er forbundet med betaling af bompeng i hele Unionen.

(1aa) Manglen på interoperabilitet er et væsentligt problem i elektroniske bompengesystemer, hvor den skyldige vejafgift er knyttet til den afstand, som køretøjet tilbagelægger (afstandsbaseerde afgifter), eller til køretøjets passage gennem et bestemt punkt (f.eks. en betalingsring). Bestemmelserne vedrørende elektroniske bompengesystemers interoperabilitet bør derfor kun finde anvendelse på disse systemer og ikke på systemer, hvor den skyldige vejafgift er knyttet til den tid, som køretøjet har tilbragt på den afgiftsbelagte infrastruktur (tidsbaseerde systemer, vignetter).

(1ab) Den grænseoverskridende håndhævelse af forpligtelsen til at betale vejafgifter er et væsentligt problem i alle typer systemer, uanset om de er baseret på afstand, betalingsring eller tid, og om der er tale om elektroniske eller manuelle systemer. Bestemmelserne vedrørende grænseoverskridende informationsudveksling om sager med manglende betaling af en vejafgift bør derfor finde anvendelse på alle disse systemer.

(1ac) Fordi parkeringsafgifter ikke klassificeres ensartet i hele Unionen, og de indirekte er forbundet med brugen af infrastruktur, bør de holdes uden for direktivets anvendelsesområde.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124).

- (1b) Elektroniske bompengesystemers interoperabilitet kræver en grad af harmonisering af den anvendte teknologi og af grænsefladerne mellem interoperabilitetskomponenterne.
- (1c) Harmoniseringen af teknologier og grænseflader bør understøttes gennem udvikling og opretholdelse af passende åbne og offentlige standarder, der stilles til rådighed for alle systemleverandører uden forskelsbehandling.
- (1d) Udbydere af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) bør for med deres køretøjsudstyr at kunne bruge de påkrævede kommunikationsteknologier gives mulighed for at gøre brug af og linke til andre hardware- og softwaresystemer, som allerede befinder sig i køretøjet, f.eks. satellitbaserede navigationssystemer eller håndholdt udstyr.
- (1e) De særlige karakteristika ved elektroniske bompengesystemer, som anvendes på nuværende tidspunkt for lette køretøjer, bør tages i betragtning. Da ingen elektroniske bompengesystemer i øjeblikket bruger satellitbaseret positionsbestemmelse eller mobilkommunikation, bør EETS-udbydere gives mulighed for i en begrænset tidsperiode at udstyre lette køretøjer med køretøjsudstyr, som alene er egnet til brug med 5,8 GHz-teknologi. Denne fravigelse bør ikke berøre medlemsstaternes ret til at gennemføre satellitbaseret bompengedokumentation for lette køretøjer.
- (1f) Bompengesystemer baseret på automatisk nummerpladegenkendelse (ANPR) kræver mere manuel kontrol med bompengetransaktioner i backofficeadministrationssystemet end systemer, der anvender køretøjsudstyr. Systemer med køretøjsudstyr er mere effektive for store elektroniske betalingsområder, og ANPR-systemer er mere hensigtsmæssige for små områder, f.eks. bompenging i byer, hvor brugen af køretøjsudstyr ville give omkostninger eller administrative byrder, der ikke står i rimeligt forhold til formålet. ANPR kan være nyttig, når det kombineres med andre teknologier.
- (1g) I betragtning af den tekniske udvikling af ANPR-baserede løsninger bør standardiseringsorganisationerne tilskyndes til at definere de nødvendige tekniske normer.
- (1h) EETS-udbydernes specifikke rettigheder og forpligtelser bør finde anvendelse på virksomheder, der godtgør, at de opfylder visse krav, og registreres som EETS-udbydere i etableringsmedlemsstaten.

- (1i) Rettigheder og forpligtelser for de vigtigste EETS-aktører, dvs. EETS-udbydere, bompenggeopkrævere og EETS-brugere, bør defineres klart for at sikre, at markedet fungerer retfærdigt og effektivt.
- (1j) Det er særlig vigtigt at beskytte visse rettigheder for EETS-udbyderne, såsom retten til at beskytte forretningsmæssigt følsomme data, uden at kvaliteten af de tjenester, som bompenggeopkræverne og EETS-brugerne leverer, påvirkes negativt.
- (1k) EETS-udbyderne bør pålægges at samarbejde fuldt ud med bompenggeopkræverne i deres inddrivelsesbestrebelsler, således at de elektroniske bompenggesystemers samlede effektivitet øges.
- (1l) For at give EETS-udbyderne mulighed for at konkurrere på ikkediskriminerende måde om alle kunder i et givent EETS-område er det vigtigt, at de får mulighed for at blive godkendt til det pågældende område tilstrækkeligt tidligt til at kunne tilbyde tjenester til brugerne fra den første dag, bompenggesystemet er i drift.
- (1m) Bompenggeopkræverne bør udtrykkeligt pålægges at give EETS-udbyderne adgang til deres EETS-område på ikkediskriminerende vilkår.
- (1n) For at sikre åbenhed og ikkediskriminerende adgang til EETS-områderne for alle EETS-udbydere bør bompenggeopkræverne pålægges at offentliggøre alle nødvendige oplysninger om adgangsrettigheder i en EETS-områdeerklæring.
- (1o) Alle nedslag i eller rabatter på bompenggebetalinger for brugere af køretøjsudstyr, der tilbydes af en medlemsstat eller af en bompenggeopkræver, bør være tilgængelige på de samme betingelser for EETS-udbydernes kunder.
- (1p) EETS-udbyderne bør være berettiget til en rimelig aflønning, beregnet på grundlag af en gennemsigtig og ikkediskriminerende metode.
- (1q) EETS-udbyderne bør pålægges at betale bompenggeopkræveren alle bompenggebetalinger, som deres kunder skylder. EETS-udbyderne bør dog ikke drages til ansvar for bompenggebetalinger, som deres kunder undlader at betale, når sidstnævnte er udstyret med køretøjsudstyr, som er erklæret ugyldigt over for bompenggeopkræveren.

- (1r) Såfremt en juridisk person, der er en bompengtjenesteudbyder, også har andre funktioner i et elektronisk bompengesystem eller andre aktiviteter, der ikke er direkte forbundet med elektronisk opkrævning af bompenge, bør den pålægges at føre regnskaber, hvor der skelnes klart mellem udgifter og indtægter vedrørende levering af bompengtjenesten og udgifter og indtægter vedrørende andre aktiviteter, og at tilvejebringe oplysninger om udgifter og indtægter vedrørende levering af bompengtjenesten til det relevante forligsorgan eller den relevante judicielle myndighed. Krydssubsidiering mellem disse forskellige aktiviteter bør ikke kunne finde sted.
- (1s) Brugere bør have mulighed for at tilmelde sig EETS gennem en hvilken som helst EETS-udbyder uanset nationalitet, bopælsmedlemsstat eller medlemsstat, hvor køretøjet er registreret.
- (1t) For at undgå dobbeltbetaling og give brugere retssikkerhed bør betaling af bompenge til en EETS-udbyder anses for at opfylde brugerens forpligtelser over for den pågældende bompengeopkræver.
- (1u) Forligsorganer bør have bemyndigelse til at kontrollere, at de kontraktlige betingelser, der pålægges enhver EETS-udbyder, er ikkediskriminerende. De bør navnlig have bemyndigelse til at kontrollere, at den aflønning, som bompengeopkræveren tildeler EETS-udbydere overholder principperne i dette direktiv.
- (1v) Trafikdata fra EETS-brugere udgør væsentlige input for forbedring af medlemsstaternes transportpolitik. Derfor bør medlemsstaterne have mulighed for at anmode om sådanne data fra EETS-udbydere med henblik på at udforme transportpolitikker og forbedre trafikstyringen eller til anden statslig ikkekommerciel brug i overensstemmelse med de gældende databeskyttelsesregler.
- (1w) Der er behov for at fastlægge rammer for procedurerne for godkendelse af EETS-udbydere i et betalingsområde, som sikrer retfærdig adgang til markedet, samtidig med at det rette serviceniveau garanteres.

(1x) De procedurer, der gælder for vurderingen af EETS-interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse med specifikationerne og deres anvendelseegnethed, bør bygge på anvendelsen af de moduler, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF<sup>1</sup>. Så vidt muligt og for at fremme branchens udvikling bør der udarbejdes procedurer, der rummer et kvalitetssikringssystem. De pågældende procedurer bør 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 bemyndigede organer bør samordne deres beslutninger så nøje som muligt.

(1z) For at sikre nem adgang til oplysninger fra EETS-markedsaktørerne bør medlemsstaterne pålægges at samle og offentliggøre alle vigtige data vedørende EETS i offentligt tilgængelige nationale registre.

(1za) For at give mulighed for teknologiske fremskridt er det vigtigt, at bompenggeopkræverne har mulighed for at afprøve nye teknologier eller koncepter til opkrævning af bompenge. Sådanne prøvninger bør dog være begrænsede, og EETS-udbydere bør ikke pålægges at deltage i dem, medmindre det er væsentligt for prøvning af forsøgssystemer for opkrævning af bompenge. Kommissionen bør have mulighed for at afvise at bemyndige sådanne prøvninger, hvis de kan være til skade for det almindelige elektroniske bompengesystems korrekte funktion. ©

---

<sup>1</sup> [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 \(EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82\).](#)

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50, betragtning 1 (tilpasset)

~~Rådet opfordrede i sin resolution af 17. juni 1997 om anvendelse af vejtransporttelematik, navnlig om elektronisk betalingsopkrævning<sup>1</sup>, medlemsstaterne og Kommissionen til at udvikle en strategi, der skal skabe konvergens mellem de forskellige elektroniske betalingsopkrævningssystemer, for at sikre et passende interoperabilitetsniveau på europæisk plan. Kommissionens meddelelse om interoperable systemer til elektronisk afgiftsopkrævning i Europa var første fase i denne strategi.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50, betragtning 2 (tilpasset)

~~De fleste medlemsstater, som har indført elektroniske bompengesystemer til finansiering af vejinfrastrukturomkostninger eller til opkrævning af vejbenyttelsesafgifter (i det følgende under ét benævnt "elektroniske bompengesystemer"), bruger for de flestes vedkommende mikrobølgeteknologi over kort distance, der arbejder ved en frekvens omkring 5,8 GHz, men disse systemer er på nuværende tidspunkt ikke fuldt ud indbyrdes kompatible. Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) arbejder inden for mikrobølgeteknologi mundede i januar 2003 ud i forberedelsen af tekniske standarder, der fremmer den indbyrdes kompatibilitet mellem bompengesystemer, som arbejder ved 5,8 GHz, efter at der blev vedtaget tekniske præstandarder i 1997. Men disse præstandarder dækker ikke alle 5,8 GHz-systemertildedikerede kortdistancekommunikationer (DSRC), der anvendes i Fællesskabet, og de omfatter to varianter, der ikke er fuldt ud indbyrdes kompatible. Standarderne bygger på modellen "Sammenkobling af åbne systemer", der er defineret af Den Internationale Standardiseringsorganisation med henblik på kommunikation mellem edb-systemer.~~

---

<sup>1</sup> ~~EFT C 194 af 25.6.1997, s. 5.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 3 (tilpasset)

~~Producenter af udstyr og infrastrukturforvaltere er imidlertid nået til enighed om inden for Fællesskabet at udvikle indbyrdes kompatible produkter, som bygger på de nuværende DSRC 5,8 GHz-systemer. Brugere bør derfor kunne benytte udstyr, der kan kommunikere med de teknologier, der kun må anvendes i nye elektroniske bompengesystemer, som skal installeres i Fællesskabet efter den 1. januar 2007, dvs. satellitpositioneringsteknologi, mobilkommunikationsteknologi, der anvender GSM-GPRS-standarden, og 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 4 (tilpasset)

~~Det er af afgørende betydning, at standardiseringsarbejdet hurtigst muligt afsluttes, så der kan fastlægges tekniske standarder, som garanterer teknisk kompatibilitet mellem bompengesystemer, der bygger på 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi, og satellitpositions- og mobilkommunikationsteknologier, så man undgår en yderligere opsplitning af markedet.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 5 (tilpasset)  
☞ Rådet

☞ [...] ☞

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 6  
☞ Rådet

☞ [...] ☞

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 7

~~Ved indførelsen af nye elektroniske bompengesystemer bør det sikres, at der forefindes tilstrækkeligt opkrævningsudstyr, således at forskelsbehandling af de berørte virksomheder undgås.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 8

~~Navnlig anvendelsen af de nye satellitpositionerings (GNSS) og mobilkommunikations (GSM/GPRS) teknologier på elektroniske bompengesystemer vil på grund af deres store fleksibilitet og mange anvendelsesmuligheder kunne bidrage til at opfylde de krav, som følger af de nye vejafgiftspolitikker, der planlægges på fællesskabs- og medlemsstatsplan. Disse teknologier gør det muligt at registrere, hvor mange kilometer der køres på hver vejtype, uden at der skal investeres i infrastruktur. De åbner også mulighed for nye supplerende sikkerheds- og oplysningstjenester til de rejsende som f.eks. automatiske nødopkald ved trafikuheld med angivelse af køretøjets position og tidstro oplysninger om trafikforholdene, trafikintensiteten og rejsetider. Hvad angår satellitpositionering, vil Galileo-projektet, der blev lanceret af Fællesskabet 2002, fra 2008 skulle levere informationstjenester af højere kvalitet end de nuværende satellitnavigationsystemer, og som er optimale for vejtelematiktjenester. Forløbersystemet (EGNOS), der allerede skulle blive operationelt i 2004, vil have en tilsvarende ydelse. Der kan dog vise sig at være problemer med kontrollens pålidelighed og forebyggelsen af svig ved disse innovative systemer. På grund af ovennævnte betydelige fordele vil det dog i princippet kunne anbefales at anvende satellitpositionerings- og mobilkommunikationsteknologier ved indførelse af nye elektroniske bompengesystemer.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 9 (tilpasset)  
↻ Rådet

↻ [...] ↻

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 10 (tilpasset)  
↻ Rådet

↻ [...] ↻

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 11

~~Bilister kan med rette forvente, at kvaliteten af serviceydelse på vejinfrastrukturen forbedres, navnlig med hensyn til færdselssikkerhed, og at trafiktrængslen foran betalingsstationerne reduceres væsentligt – især på dage med megen trafik – og på visse særligt overbelastede steder på vejnettet. Det bør der tages hensyn til under udformningen af den europæiske bompengtjeneste. Der skal endvidere tages højde for, at de påtænkte teknologier og komponenter, så vidt det er teknisk muligt, også skal kunne forbindes med andre af køretøjets komponenter, som f.eks. den elektroniske fartskriver og alarmeringstjenester. Intermodale systemer bør ikke udelukkes på et senere tidspunkt.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 12

~~Muligheden for adgang til yderligere, fremtidige anvendelser ud over opkrævning af bompenge bør sikres med relevant udstyr.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 13  
↻ Rådet

↻ [...] ↻

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 14  
↻ Rådet

↻ [...] ↻

---

↓ nyt  
↻ Rådet

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

(10) ↻ [...] ↻ I fremtiden ↻ [...] ↻ fortjener potentialet for at ↻ anvende andre fremspirende teknologier på ↻ elektronisk bompengebetaling ↻ [...] ↻ ↻ at blive undersøgt ↻ efter en grundig vurdering af omkostninger, fordele, tekniske hindringer og mulige løsninger. ↻ Det er vigtigt, at der træffes foranstaltninger for at beskytte de eksisterende investeringer i 5,8 GHz-teknologi mod negativ påvirkning fra andre teknologier. ↻

➔ (10a) Uden at det berører statsstøtte- og konkurrenceretten, bør medlemsstaterne have mulighed for at udvikle ordninger til fremme af elektronisk bompenggeopkrævning og -fakturering.

⦿

➔ [...] ⦿

➔ [...] ⦿

(13) Problemer med at identificere ikkehjemmehørende trafikanter, der ikke betaler de elektroniske bompengsystemer, hæmmer den videre ibrugtagning af sådanne systemer og den mere udbredte anvendelse af principperne om, at "brugeren betaler" og "forureneren betaler" på Unionens vejnet ➔ , og det er derfor nødvendigt at finde en måde, hvorpå disse personer kan identificeres, og deres personoplysninger kan behandles. ⦿

(14) Af hensyn til sammenhængen og en effektiv brug af ressourcer bør systemet til udveksling af oplysninger om personer, der ikke betaler vejafgifter, ➔ og om deres køretøjer ⦿ bruge de samme værktøjer som det system, der bruges til at udveksle oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser som fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9).

➔ (14a) I visse medlemsstater konstateres en manglende betaling af en vejafgift først, når brugeren er blevet underrettet om forpligtelsen til at betale vejafgiften. Eftersom dette direktiv ikke harmoniserer national lovgivning i denne henseende, bør medlemsstaterne have mulighed for at anvende dette direktiv til at identificere brugere og køretøjer med henblik på underretning. En sådan udvidet anvendelse bør imidlertid kun være tilladt, hvis visse betingelser er opfyldt. ◀

➔ [...] ▶

(16) Medlemsstaterne bør pålægges at forelægge Kommissionen de oplysninger og data, der er nødvendige for at vurdere, i hvor høj grad systemet til udveksling af oplysninger om personer, der ikke betaler vejafgifter, er effektivt og virkningsfuldt. Kommissionen bør pålægges at vurdere de opnåede data og oplysninger og om nødvendigt foreslå ændringer af lovgivningen. ➔ Kommissionen bør også vurdere disse ændringers virkning på markedet for levering af EETS, herunder små og perifere EETS-områder, og foreslå yderligere foranstaltninger, hvis det er nødvendigt. ▶

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 15

~~Elektroniske bompengesystemer bidrager mærkbart til en lavere risiko for færdselsuheld og dermed højere vejsikkerhed, til færre kontante betalinger ved betalingsstationerne og mindre overbelastning ved disse, især på dage med megen trafik. De nedbringer også negative miljøvirkninger som følge af ventende og startende køretøjer og trafiktrængsel samt miljøvirkningerne af anlæg af nye eller udvidelse af eksisterende betalingsstationer.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 16 (tilpasset)

~~Hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010 indeholder bl.a. målene sikkerhed og en flydende vejtrafik. Indbyrdes kompatibilitet inden for intelligent trafikbetjening og intelligente transportsystemer er et hovedredskab til at nå disse mål.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50, betragtning 17 (tilpasset)  
↻ Rådet

- (17) ↻ Håndhævelse af forpligtelsen til at betale vejafgifter, identificering af det køretøj og af ejeren eller indehaveren af det køretøj, for hvilket en manglende betaling af en vejafgift blev fastslået, og indsamling af oplysninger om brugeren med det formål at sikre, at bompengeopkræveren opfylder sine forpligtelser over for skattemyndighederne, [...] ↻  
indebærer behandling af personoplysninger. Denne behandling skal foretages under overholdelse af ~~fællesskabsregler~~  EU-regler , som findes i bl.a. ~~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~~<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679<sup>2</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680<sup>3</sup> og 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<sup>4</sup>. Retten til beskyttelse af personoplysninger er udtrykkeligt anerkendt i artikel 8 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

<sup>1</sup> ~~EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31. Endret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).~~

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med kompetente myndigheders behandling af personoplysninger med henblik på at forebygge, efterforske, afsløre eller retsforfølge strafbare handlinger eller fuldbyrde strafferetlige sanktioner og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af Rådets rammeafgørelse 2008/977/RIA (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 89).

<sup>4</sup> 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).

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50, betragtning 18

~~Automatisk debitering af bompenge på bankkonti eller kredittkort eller debetkortkonti i pengeinstitutter i eller uden for Fællesskabet forudsætter et fuldt operationelt EF-betalingsområde, hvor der ikke forskelsbehandles i forbindelse med servicegebyrer.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50, betragtning 19

~~Alle elektroniske bompengesystemer, der indføres i medlemsstaterne, skal opfylde følgende grundlæggende kriterier: systemet bør tillade direkte indarbejdelse af fremtidige forbedringer og videreudviklinger af teknologi og system, således at der ikke skal bruges penge på overflødige ældre modeller og metoder; de omkostninger, de påfører professionelle og private vejbrugere bør være ubetydelige sammenlignet med de fordele, de giver disse vejbrugere og samfundet som helhed, og deres indførelse i alle medlemsstater bør ske uden nogen form for forskelsbehandling af indenlandske vejbrugere og vejbrugere fra andre medlemsstater.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50, betragtning 20 (tilpasset)

~~Målene for dette direktiv, nemlig den indbyrdes kompatibilitet mellem elektroniske bompengesystemer i det indre marked og oprettelsen af en europæisk elektronisk bompengtjeneste for Fællesskabets betalingsvejnet kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af den europæiske dimension bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 21 (tilpasset)

~~De berørte parter (bl.a. bompengoperatorer, infrastrukturforvaltere, elektronik- og automobilindustrien, brugerne) bør inddrages i Kommissionens høringer vedrørende de tekniske og aftalemæssige aspekter ved oprettelsen af en europæisk bompengtjeneste. Hvor det er hensigtsmæssigt, bør Kommissionen også høre ikke-statslige organisationer, der er aktive inden for beskyttelse af privatlivets fred, færdselssikkerhed og miljø.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 22 (tilpasset)

~~Etablering af en europæisk elektronisk bompengtjeneste forudsætter fastlæggelse af retningslinjer, som udarbejdes af udvalget for elektronisk opkrævning af bompenge, som er nedsat i medfør af dette direktiv.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 23

(18) Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes frihed til at fastsætte deres afgiftsordninger for vejbenyttelse og regler om skatte- og afgiftsspørgsmål.

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50, betragtning 24

~~De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages 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<sup>1</sup>.~~

---

<sup>1</sup> ~~EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.~~

↓ nyt

→ Rådet

(19) For at → [...] ↻ lette udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om → køretøjerne og ejerne eller indehaverne af de køretøjer, for hvilke der blev konstateret en ↻ manglende betaling af vejafgifter, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår → [...] ↻ → tilpasning af bilag II til ændringer i EU-lovgivningen ↻. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning<sup>1</sup>. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

→ (19a) Gennemførelsen af dette direktiv kræver ensartede betingelser for anvendelsen af tekniske og administrative specifikationer for ibrugtagningen i medlemsstaterne af procedurerne og grænsefladerne mellem EETS-aktørerne for at lette interoperabiliteten og sikre, at de nationale markeder for bompengeopkrævning reguleres af tilsvarende regler. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv og for at fastsætte disse tekniske og administrative specifikationer bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>2</sup>. ↻

<sup>1</sup> EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (21) Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til den i bilag V, del B, angivne frist for gennemførelse i national ret af direktivet.
- (22) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 28, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001<sup>1</sup>—

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50 (tilpasset)

⇒ nyt

↻ Rådet

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

## ↻KAPITEL I

### GENERELLE BESTEMMELSER ↻

#### *Artikel 1*

#### ~~Formål~~ ⊗ **Genstand** ⊗ og anvendelsesområde

1. I dette direktiv fastsættes de betingelser, som er nødvendige for at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer, ↻ og lette udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger fra køretøjsregistre vedrørende køretøjerne og ejerne eller indehaverne af køretøjer, for hvilke der blev konstateret en manglende betaling af vejafgifter ↻ i ~~Fællesskabet~~ ⊗ Unionen ⊗. Det finder anvendelse på alle former for ↻ [...] ↻ bompenge på hele ~~Fællesskabets~~ ⊗ Unionens ⊗ vejnet, i byområder og mellem større byer, på motorveje, større og mindre veje samt på forskellige anlæg som f.eks. tunneler, broer og færger.

⇒ Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes beslutninger om at opkræve afgifter for særlige typer af køretøjer, fastsætte størrelsen af sådanne afgifter og formålet med at opkræve sådanne afgifter. ↩

2. ⇒ [...] ☹ ⇒ Artikel 3-4p ☹ finder ikke anvendelse på:

a) bompengesystemer, ⇒ [...] ☹ ⇒ der ikke er elektroniske i henhold til artikel 2, litra db) ☹

~~b) elektroniske bompengesystemer, der ikke kræver installation af særligt udstyr i køretøjer (herefter "køretøjsudstyr")~~

eb) mindre, rent lokale bompengesystemer, hvor omkostningerne i forbindelse med opfyldelsen af kravene i ⇒ [...] ☹ ⇒ artikel 3-4p ☹ ikke vil stå i et rimeligt forhold til fordelene.

⇒ [...] ☹

⇒ 2a. Dette direktiv finder ikke anvendelse på parkeringsafgifter. ☹

3. ~~For at opfylde formålet i stk. 1~~ om at sikre interoperabilitet i relation til ~~en~~ ~~europæisk elektronisk~~ ~~bompengetjeneste~~ systemer i Unionen ~~oprettes der~~ skal opfyldes ved hjælp af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS), der ~~= Denne tjeneste, der~~ ~~supplerer medlemsstaternes nationale elektroniske bompengetjenester, skal sikre~~ brugeren interoperabilitet i Fællesskabet mellem de elektroniske bompengetjenester, der allerede er indført i medlemsstaterne, og de systemer, der fremover vil blive indført inden for rammerne af dette direktiv.

4. Når national ret kræver, at brugeren underrettes om pligten til at betale, før en manglende betaling kan fastslås, kan medlemsstaterne også anvende dette direktiv til at identificere køretøjets ejer eller indehaver, forudsat at samtlige følgende betingelser er opfyldt:

b) der er ingen andre metoder til at identificere køretøjets ejer eller indehaver, og

c) underretningen af køretøjets ejer eller indehaver om pligten til at betale er et obligatorisk led i proceduren for betaling af vejafgiften i henhold til national ret.

5. Når en medlemsstat har valgt at anvende stk. 4, træffer den de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at en opfølgning på pligten til at betale vejafgiften udelukkende foretages af offentlige myndigheder. Henvisninger til manglende betaling af en vejafgift i dette direktiv indbefatter tilfælde omfattet af stk. 4, når den medlemsstat, hvor den manglende betaling finder sted, anvender det stykke. ☺

↴ nyt

☞ Rådet

## Artikel 2

### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

a) ➡ [...] Ⓞ ➡ "bompengetjeneste": tjeneste, der gør det muligt for brugere, der har én kontrakt og om nødvendigt ét sæt køretøjsudstyr, at bruge et køretøj i et eller flere EETS-områder. Den skal navnlig:

- om nødvendigt levere et skræddersyet køretøjsudstyr til brugerne og vedligeholde dets funktionalitet
- garantere, at bompengeopkræveren betales de skyldige bompenge af brugeren
- fastlægge betalingsmidler til brugeren eller acceptere en eksisterende
- opkræve bompenge fra brugeren
- forvalte kundeforbindelserne med brugeren
- gennemføre og overholde politikker for sikkerhed og privatlivets fred for bompengesystemerne. Ⓞ

- ☞ aa) "bompengetjenesteudbyder": juridisk person, som leverer bompengetjenester i et eller flere EETS-områder til en eller flere kategorier af køretøjer ☹
- b) "bompengeopkræver": en offentlig eller privat enhed, som opkræver ☞ [...] ☹ ☞ bompenge ☹ for køretøjers brug af vejnettet i et ☞ [...] ☹ ☞ EETS-☹område
- ☞ ba) "fremtidig bompengeopkræver": en offentlig eller privat enhed, der er blevet udpeget til at blive bompengeopkræver i et kommende EETS-område ☹
- c) "EETS-udbyder": en enhed, som giver en EETS-bruger adgang til EETS, ☞ [...] ☹ og som er registreret i etableringsmedlemsstaten
- d) "EETS-bruger": en fysisk eller juridisk person, som har en kontrakt med en EETS-udbyder for at få adgang til EETS
- ☞ da) "EETS": den bompengetjeneste, som en EETS-udbyder leverer til en EETS-bruger i henhold til en kontrakt om et eller flere EETS-områder
- db) "elektronisk bompengesystem": bompengeopkrævningssystem, hvor brugerens pligt til at betale bompenge udelukkende udløses af og er forbundet med automatisk detektion af køretøjets tilstedeværelse på et bestemt sted via fjernkommunikation med køretøjsudstyr i køretøjet eller automatisk nummerpladegenkendelse ☹
- e) "☞ [...] ☹ ☞ EETS-☹område": en vej, et vejnet eller et anlæg, f.eks. en bro eller en tunnel, eller en færge, hvor ☞ [...] ☹ ☞ bompenge ☹ opkræves ved hjælp af ☞ [...] ☹ ☞ et elektronisk bompengesystem ☹

- f) "køretøjsudstyr": et komplet sæt hardware- og softwarekomponenter, der [...] leveres som en del af bompengtjenesten, og som installeres eller medbringes i køretøjet med henblik på indsamling, lagring, behandling og fjernmodtagelse/-overførsel af data.  
 Køretøjsudstyr kan være en enkelt anordning eller et integreret system
- fa) "hovedtjenesteudbyder": en bompengtjenesteudbyder med specifikke forpligtelser, f.eks. forpligtelsen til at indgå kontrakter med alle interesserede brugere, eller specifikke rettigheder, f.eks. specifik aflønning eller en garanteret langsigtet kontrakt, der afviger fra andre tjenesteudbyderes rettigheder og forpligtelser
- fb) "interoperabilitetskomponent": hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af udstyr, som indgår i eller er bestemt til at indgå i EETS, og som er direkte eller indirekte afgørende for tjenestens interoperabilitet, herunder både materielle og immaterielle objekter, f.eks. software
- fc) "anvendelsesegnethed": en interoperabilitetskomponents evne til at opnå og fastholde et specificeret resultatniveau, når den er i drift og er integreret repræsentativt i EETS i forbindelse med en bompengeopkrævers system
- fe) "bompengedata": 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 kan afsluttes
- ff) "bompengeangivelse": en erklæring fra en bompengeopkræver, som bekræfter et køretøjs tilstedeværelse i et EETS-område i et format, der er aftalt mellem bompengtjenesteudbyderen og bompengeopkræveren
- fg) "køretøjsklassificeringsparametre": de køretøjsrelaterede oplysninger, som bruges ved beregning af bompengebeløbet ud fra bompengedataene
- fh) "backoffice": det centrale elektroniske system, der anvendes af bompengeopkræveren, en gruppe af bompengeopkrævere, som har skabt et knudepunkt for interoperabilitet, eller af EETS-udbyderen til at indsamle, behandle og fremsende oplysninger inden for rammerne af et elektronisk bompengesystem

- fi) "væsentligt ændret system": et eksisterende elektronisk bompengesystem, som har undergået eller undergår en ændring, som kræver, at EETS-udbydere foretager ændringer af de interoperabilitetskomponenter, der er i drift, f.eks. omprogrammering eller omprøvning af køretøjsudstyr eller tilpasning af grænsefladerne i deres backoffice, og kræver fornyet godkendelse
- fj) "godkendelse": den proces, der fastlægges og forvaltes af bompengeopkræveren, og som en EETS-udbyder skal underkastes, før den har tilladelse til at udbyde EETS i et EETS-område.
- g) "bompenge" og "vejafgift": den afgift, som trafikanten skal betale for at benytte en nærmere bestemt vej, et vejnet eller et anlæg, f.eks. en bro eller en tunnel, eller en færge
- h) "manglende betaling af en vejafgift": en overtrædelse bestående i, at en trafikant ikke betaler en vejafgift i en medlemsstat som defineret i [...] ud fra de krav, der gælder i denne [...] medlemsstat [...]
- i) "registreringsmedlemsstat": den medlemsstat, [...] hvor det køretøj, [...] der [...] er genstand for betalingen af vejafgiften, er registreret
- j) "nationalt kontaktpunkt": en kompetent myndighed i en medlemsstat, der er udpeget til at udveksle oplysninger fra køretøjsregistre på tværs af landegrænser
- k) "automatiseret søgning": en onlineadgangsprocedure, der anvendes til at konsultere databaserne i én, flere eller alle medlemsstater [...]

- l) "køretøj": et motor  [...]  køretøj  eller sammenkoblet køretøj, som er beregnet til eller  [...]  benyttes til  [...]   vejtransport af passagerer  eller gods  [...]
- m) "køretøjets indehaver": den person, i hvis navn køretøjet er registreret, som defineret i registreringsmedlemsstatens lovgivning
- n) "tungt køretøj": et køretøj  [...]  med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton  [...]
- o) "let køretøj":  et køretøj med en tilladt totalvægt på under 3,5 ton  [...] .

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50 (tilpasset)

⇒ nyt

⇒ Rådet

*Artikel ~~2~~ 3*

**Teknologiske løsninger**

1. Alle nye elektroniske bompengesystemer, ⇒ som forudsætter installation eller brug af køretøjsudstyr, ⇐ ~~der sættes i drift fra og med den 1. januar 2007~~ skal bygge på en eller flere af følgende ⇒ af følgende ☹ teknologier ⇒ [...] ☹ i forbindelse med udførelsen af elektroniske bompengetransaktioner:

⇒ a) satellitpositionering

b) mobil kommunikation

c) 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi ☹

⇒ Eksisterende bompengesystemer, ⇒ [...] ☹ ⇒ som forudsætter installation eller brug af køretøjsudstyr og brug af andre teknologier, ☹ ⇒ [...] ☹ skal bringes i overensstemmelse med ⇒ [...] ☹ ⇒ de krav, der er fastsat i første afsnit, ☹ hvis der foretages væsentlige teknologiske forbedringer. ⇐

~~a) satellitpositionering~~

~~b) mobil kommunikation, der anvender standarden GSM – GPRS (reference: GSM TS 03.60/23.060)~~

~~e) 5,8 GHz mikrobølgeteknologi~~

➔ 1a. Kommissionen anmoder de relevante standardiseringsorganer i overensstemmelse med proceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU<sup>1</sup> om hurtigt at vedtage standarder, som skal gælde for elektroniske bompengesystemer for så vidt angår de teknologier, der er anført i stk. 1, første afsnit, og ANPR-teknologien, og om nødvendigt ajourføre dem. Kommissionen anmoder standardiseringsorganerne om at sikre interoperabilitetskomponenternes vedvarende kompatibilitet. 🗑

---

⏴ nyt

➔ Rådet

2. ➔ [...] 🗑 ➔ Køretøjsudstyr 🗑, der bruger satellitbaseret positionsbestemmelse ➔ og bringes i omsætning efter den [EUT: Indsæt datoen 30 dage efter ikrafttrædelsen] 🗑, skal være kompatibelt med de positionsbestemmelsestjenester, som udbydes via Galileo ➔ - systemet 🗑 ➔ [...] 🗑.

➔ [...] 🗑

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EUT L 241 af 17.9.2015, s. 1).

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50

~~2. Den europæiske elektroniske bompengtjeneste indføres i medfør af artikel 3, stk. 1. Operatører stiller køretøjsudstyr til rådighed for interesserede brugere, og dette udstyr skal kunne anvendes i forbindelse med alle elektroniske bompengesystemer, der er i drift i de medlemsstater, hvor de teknologier, der er nævnt i stk. 1, anvendes, og i alle typer køretøjer i overensstemmelse med den tidsplan, der er nævnt i artikel 3, stk. 4. Udstyret skal mindst være interoperabelt og kunne kommunikere med alle de systemer, der anvendes i de medlemsstater, som udnytter en eller flere af de teknologier, der er nævnt i stk. 1 i bilag IV.~~

~~Detaljerede ordninger på området udarbejdes af det i artikel 5, stk. 1, omhandlede udvalg, herunder ordninger for adgang til køretøjsudstyr med henblik på at efterkomme efterspørgslen fra interesserede brugere.~~

---

↓ nyt  
↻ Rådet

4. Køretøjsudstyret må bruge egen hardware og software og/eller bruge elementer af anden hardware og software i køretøjet. Køretøjsudstyret må, ↻ forudsat at sikkerheden, kvaliteten af tjenesterne og privatlivets fred er sikret ☹, bruge andre teknologier end dem, der er angivet i ↻ [...] ☹ ↻ stk. 1, første afsnit, ☹, til at kommunikere med andre hardwaressystemer, som befinder sig i køretøjet.

↻ EETS-køretøjsudstyr kan formidle andre tjenester end opkrævning af bompenge, forudsat at driften af sådanne tjenester ikke griber ind i bompengtjenesterne i noget EETS-område. ☹

5. Med forbehold af medlemsstaternes ret til at indføre elektroniske bompengesystemer til lette køretøjer baseret på satellitpositionering eller mobil kommunikation [...] må EETS-udbydere indtil den 31. december 2027 udstyre lette køretøjer med køretøjsudstyr, som alene er egnet til brug med 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi, som skal bruges i EETS-områder, der ikke kræver satellitpositionerings- eller mobilkommunikationsteknologier.

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50 (tilpasset)

⇒ nyt

⇒ Rådet

~~3. Det henstilles, at nye elektroniske bompengesystemer, der sættes i drift efter vedtagelsen af dette direktiv, anvender den satellitpositionering og de mobilkommunikationsteknologier, der er nævnt i stk. 1. For så vidt angår de tilfælde, hvor systemer, der anvender andre teknologier, i stedet overgår til systemer, der anvender ovennævnte teknologier, udarbejder Kommissionen i samarbejde med det udvalg, der er nævnt i artikel 5, stk. 1, en rapport inden den 31. december 2009. Denne rapport skal indeholde en undersøgelse af anvendelsen af hver af de teknologier, der er nævnt i stk. 1, samt en cost-benefit-analyse. Kommissionen kan, hvis det er hensigtsmæssigt, sammen med rapporten fremsende et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på udformningen af en strategi for overgang fra et system til et andet.~~

~~4. Med forbehold af stk. 1 kan køretøjsudstyr også anvendes til andre teknologier, medmindre dette pålægger brugerne en yderligere byrde eller medfører forskelsbehandling mellem dem. Hvis det er relevant, kan køretøjsudstyr også tilsluttes køretøjets elektroniske fartskriver.~~

~~5. De medlemsstater, der har bompengesystemer, træffer de nødvendige foranstaltninger for at øge brugen af elektroniske bompengesystemer. De tilstræber, at mindst 50 % af trafikstrømmen ved hvert betalingsanlæg inden den 1. januar 2007 kan anvende elektroniske bompengesystemer. Vejbaner, der anvendes til elektronisk afgiftsopkrævning, kan også anvendes til andre former for afgiftsopkrævning, hvis der tages behørigt hensyn til sikkerheden.~~

~~6. Arbejdet med at gøre de eksisterende bompengeteknologier interoperable i forbindelse med den europæiske bompengetjeneste skal sikre kompatibiliteten med og grænsefladen mellem disse teknologier og de teknologier, der er omhandlet i stk. 1, og mellem det relevante udstyr indbyrdes.~~

~~↻ [...] ↻~~

### ~~Artikel 3~~

#### ~~Etablering af en europæisk elektronisk bompengetjeneste~~

~~1. Der etableres en europæisk elektronisk bompengetjeneste, der omfatter hele vejnettet i Fællesskabet, hvor der elektronisk opkræves bompeng eller vejbenyttelsesafgifter. Denne tjeneste defineres ved et aftalemæssigt regelsæt, der giver samtlige operatører og/eller udbydere mulighed for at levere tjenesten, et sæt tekniske standarder og krav samt én enkelt abonnementsaftale mellem kunderne og operatørerne og/eller udbyderne af tjenesten. Denne aftale giver adgang til tjenesten på hele dette net, og derskald kunne tegnes abonnement hos operatøren af en hvilken som helst del af nettet og/eller hos udbyderen.~~

~~4. Medlemsstater, der har nationale elektroniske bompengesystemer, sikrer, at operatører og/eller udbydere tilbyder deres kunder den europæiske elektroniske bompengetjeneste i overensstemmelse med følgende tidsplan:~~

~~a) for alle køretøjer med en totalvægt på mere end 3,5 tons og for alle køretøjer, der må medtage mere end ni passagerer (føreren + 8), senest tre år efter at der er truffet beslutninger vedrørende definitionen af den europæiske bompengetjeneste som omhandlet i artikel 4, stk. 4~~

~~b) for alle andre typer køretøjer senest fem år efter at der er truffet beslutninger vedrørende definitionen af den europæiske bompengetjeneste som omhandlet i artikel 4, stk. 4.~~

↓ 219/2009 artikel 1 og bilag pkt. 7.7.

~~2. Bilaget kan om nødvendigt ændres af tekniske årsager. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 2.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50 (tilpasset)  
↻ Rådet

↓ 219/2009 artikel 1 og bilag pkt. 7.7.

~~4. Beslutninger vedrørende definitionen af den europæiske elektroniske bopengejteneste træffes af Kommissionen. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 2. Sådanne beslutninger træffes kun, hvis alle forudsætninger, som evalueres med udgangspunkt i relevante undersøgelser, er til stede, for at interoperabilitet kan fungere ud fra alle synspunkter, herunder tekniske, juridiske og kommercielle forudsætninger.~~

~~5. Tekniske beslutninger vedrørende gennemførelsen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste træffes af Kommissionen. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 2.~~

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50 (tilpasset)

⇒ nyt

↻ Rådet

↻ [...] ↻

## ➔ KAPITEL II

### GENERELLE PRINCIPPER FOR EETS

#### Artikel 4

##### Registrering af EETS-udbydere

Hver medlemsstat fastlægger en procedure for registrering af EETS-udbydere. Den udsteder registrering til enheder etableret på dens område, som anmoder om registrering, og som kan dokumentere, at 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, der attesterer, at interoperabilitetskomponenterne er i overensstemmelse med specifikationerne.
- c) De skal godtgøre deres kompetencer på området for elektroniske bopængetjenester 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 4a

**EETS-udbydernes pligter**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-udbydere, som de har registreret, indgår EETS-kontrakter, der dækker alle EETS-områder i mindst fire medlemsstater, inden for 36 måneder efter deres registrering. De træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de pågældende EETS-udbydere indgår kontrakter, der dækker alle EETS-områder i en given medlemsstat, inden for 24 måneder fra indgåelsen af den første kontrakt i medlemsstaten, undtagen for de EETS-områder, hvor de ansvarlige bompenggeopkrævere ikke overholder bestemmelserne i artikel 4b, stk. 3.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-udbydere, som de har registreret, til enhver tid opretholder dækningen af alle EETS-områder, når de har indgået kontrakter herom. De træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at en EETS-udbyder, der ikke er i stand til at opretholde dækningen af et EETS-område, fordi bompenggeopkræveren ikke overholder bestemmelserne i artikel 4b, stk. 2, eller artikel 4j, stk. 3, dækker det pågældende område igen hurtigst muligt.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-udbydere, som de har registreret, offentliggør oplysninger om deres EETS-områdedækning og ændringer heraf.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-udbydere, som de har registreret, eller som udbyder EETS på deres område, om nødvendigt forsyner EETS-brugerne med køretøjsudstyr, der opfylder de relevante tekniske krav i dette direktiv og i de retsakter, der er nævnt i artikel 4i, stk. 4, og artikel 4j, stk. 7, samt i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/53/EU<sup>1</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/30/EU<sup>2</sup>. De kan anmode de pågældende EETS-udbydere om at godtgøre, at disse krav er opfyldt.
7. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-udbydere, der udbyder EETS på deres område, fører lister over ugyldiggjort køretøjsudstyr, som er knyttet til deres EETS-kontrakt med EETS-brugerne. De træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sådanne lister vedligeholdes i streng overensstemmelse med Unionens regler om beskyttelse af personoplysninger, som bl.a. findes i forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF.
8. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-udbydere, som de har registreret, offentliggør deres kontraktpolitik for EETS-brugerne.
10. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-udbydere, der udbyder EETS på deres område, giver bompenggeopkræverne de oplysninger, de har brug for til at beregne og pålægge EETS-brugernes køretøjer bompengge, eller giver bompenggeopkræverne alle de oplysninger, der er nødvendige, for at de kan kontrollere beregningen af de bompengge, som EETS-udbyderne har pålagt EETS-brugernes køretøjer.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/53/EU om harmonisering af medlemsstaternes love om tilgængeliggørelse af radioudstyr på markedet og om ophævelse af direktiv 1999/5/EF (EUT L 153 af 22.5.2014, s. 62).

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/30/EU om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet (EUT L 96 af 29.3.2014, s. 79).

12. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-udbydere, der udbyder EETS på deres område, samarbejder med bompenggeopkræverne i deres bestræbelser på at identificere formodede lovovertrædere. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bompenggeopkræveren, hvis der er mistanke om, at en trafikant ikke har betalt en vejafgift, kan indhente oplysninger hos EETS-udbyderen vedrørende det køretøj, der var involveret i den formodede manglende betaling af en vejafgift, og vedrørende køretøjets ejer eller indehaver, som er kunde hos den pågældende EETS-udbyder. EETS-udbyderen stiller omgående sådanne oplysninger til rådighed.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bompenggeopkræveren ikke videregiver sådanne oplysninger til nogen anden bompenggetjenesteudbyder. De træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at oplysningerne, hvis bompenggeopkræveren er integreret med en bompenggetjenesteudbyder i en enhed, udelukkende anvendes til at identificere formodede lovovertrædere eller anvendes i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2a.

13. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at en bompenggeopkræver med ansvar for et EETS-område på deres område kan indhente oplysninger hos en EETS-udbyder vedrørende alle køretøjer, som udbyderens kunder ejer eller er indehavere af, og som på et givet tidspunkt har kørt i det EETS-område, som bompenggeopkræveren har ansvar for, samt oplysninger vedrørende disse køretøjers ejere eller indehavere, såfremt bompenggeopkræveren har brug for disse oplysninger for at opfylde sine forpligtelser over for toldmyndighederne. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-udbyderen leverer de data, der er anmodet om, senest to dage efter at have modtaget anmodningen. De træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bompenggeopkræveren ikke videregiver sådanne oplysninger til nogen anden bompenggetjenesteudbyder. De træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at oplysningerne, hvis bompenggeopkræveren er integreret med en bompenggetjenesteudbyder i en enhed, udelukkende anvendes til, at bompenggeopkræveren kan opfylde sine forpligtelser over for toldmyndighederne.

14. De oplysninger, som EETS-udbydere har givet bompenggeopkræverne, behandles i overensstemmelse med Unionens regler om beskyttelse af personoplysninger, som findes i forordning (EU) 2016/679, samt de nationale love og administrative bestemmelser, der gennemfører direktiv 2002/58/EF og direktiv (EU) 2016/680.

17. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter senest den [seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden] med henblik på at fastlægge EETS-udbyderes forpligtelser nærmere vedrørende:

- de nærmere vilkår for den i stk. 3 omhandlede offentliggørelse
- overvågning af deres serviceniveau og samarbejde med bompenggeopkrævere ved kontroller
- samarbejde med bompenggeopkrævere ved udførelse af bompenggeopkræveres systemafprøvninger
- service og teknisk support til EETS-brugere og individuel tilpasning af køretøjsudstyr
- fakturering af EETS-brugere
- de oplysninger, som EETS-udbydere skal give bompenggeopkrævere, og som er nævnt i stk. 10
- underretning af EETS-brugeren om en konstateret manglende bompenggeangivelse.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11a, stk. 2.

**Bompengeopkrævernes rettigheder og pligter**

1. Når et EETS-område ikke er i overensstemmelse med de tekniske og proceduremæssige EETS-interoperabilitetsbetingelser i dette direktiv, træffer den medlemsstat, på hvis område EETS-området ligger, de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den ansvarlige bompengeopkræver vurderer problemet sammen med de berørte parter og, såfremt det falder ind under opkræverens ansvarsområde, træffer korrigerende foranstaltninger med henblik på at sikre bompengesystemets interoperabilitet med EETS. Om nødvendigt ajourfører medlemsstaten registret i henhold til artikel 4o, stk. 1, litra a).
2. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at enhver bompengeopkræver med ansvar for et EETS-område på medlemsstatens område udformer og vedligeholder en EETS-områdeerklæring, der rummer de generelle betingelser for EETS-udbydernes adgang til dens EETS-områder, i overensstemmelse med den retsakt, der er nævnt i stk. 11.

Hvis et nyt elektronisk bompengesystem oprettes på en medlemsstats område, træffer medlemsstaten de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den fremtidige bompengeopkræver med ansvar for systemet offentliggør EETS-områdeerklæringen i tilstrækkelig god tid til, at interesserede EETS-udbydere kan godkendes senest en måned før den operationelle lancering af det nye system med behørig hensyntagen til længden af den procedure til vurdering af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse med specifikationerne og anvendelseegnethed, der er nævnt i artikel 4j, stk. 3.

Når et elektronisk bompengesystem på en medlemsstats område ændres væsentligt, træffer medlemsstaten de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bompengeopkræveren med ansvar for systemet offentliggør den reviderede EETS-områdeerklæring i tilstrækkelig god tid til, at allerede godkendte EETS-udbydere kan tilpasse deres interoperabilitetskomponenter til de nye krav og om nødvendigt opnå fornyet godkendelse senest én måned før den operationelle lancering af det ændrede system med behørig hensyntagen til længden af den procedure til vurdering af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse med specifikationerne og anvendelseegnhed, der er nævnt i artikel 4j, stk. 3.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bompengeopkrævere med ansvar for EETS-områder på deres område på ikkediskriminerende vis accepterer enhver EETS-udbyder, der anmoder om at udbyde EETS på nævnte EETS-område eller -områder.

Hvis en bompengeopkræver og en EETS-udbyder ikke kan nå til enighed, kan sagen henvises til det forligsorgan, der har ansvar for det pågældende betalingsområde.

4. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at kontrakter mellem bompengeopkræveren og EETS-udbyderen vedrørende levering af EETS på den pågældende medlemsstats område, tillader, at fakturaen for bompengene udstedes direkte til EETS-brugeren af EETS-udbyderen. Medlemsstaterne kan tillade bompengeopkræveren at kræve, at EETS-udbyderen fakturerer brugeren i bompengeopkræverens navn og på dennes vegne.

6. De bompunge, som bompungeopkræverne opkræver hos EETS-brugerne, må ikke overstige de tilsvarende nationale eller lokale bompengesatser. Dette berører ikke medlemsstaternes ret til at indføre rabatter eller nedslag for at fremme brugen af elektronisk bompungebetaling. Alle rabatter på eller nedslag i bompunge, som en medlemsstat eller en bompungeopkræver tilbyder køretøjsudstyr brugere, skal være gennemsigtige, offentliggjorte og tilgængelige på samme vilkår for EETS-udbyderes kunder.

7. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bompungeopkræverne på deres EETS-områder accepterer enhver type køretøjsudstyr, som kommer fra EETS-udbydere, de har kontrakt med, som er blevet certificeret i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt i den i artikel 4j, stk. 8, nævnte retsakt, og som ikke optræder på en liste over ugyldiggjort køretøjsudstyr, jf. artikel 4a, stk. 7.

10. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bompungeopkræverne samarbejder på en ikke-diskriminerende måde med EETS-udbydere eller -producenter eller bemyndigede organer med henblik på at vurdere interoperabilitetskomponenternes anvendelseegnethed på deres betalingsområder.

11. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter senest den [*seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden*] med henblik på at fastlægge minimumsindholdet af EETS-områdeerklæringen, herunder:

- kravene til EETS-udbydere

- de proceduremæssige betingelser, herunder kommercielle betingelser

- proceduren for godkendelse af EETS-udbydere og

- bompengedataene.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11a, stk. 2.

12. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter senest den [*seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden*] med henblik på at fastlægge bompengeopkrævernes forpligtelser nærmere vedrørende:

- accepten af EETS-udbydere i de EETS-områder, de har ansvar for
- de foranstaltninger, der skal træffes, hvis der opstår funktionsforstyrrelser i EETS, som kan tilskrives bompengeopkræveren.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11a, stk. 2.

#### Artikel 4c

#### **Aflønning**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-udbydere er berettigede til aflønning fra bompengeopkræveren
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at metoden til fastsættelse af aflønningen af EETS-udbydere er gennemsigtig og ens for alle EETS-udbydere, der er godkendt til et givet EETS-område. De træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at metoden offentliggøres som en del af de kommercielle betingelser i EETS-områdeerklæringen.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at metoden til beregning af aflønningen af EETS-udbydere i EETS-områder med en hovedtjenesteudbyder følger den samme struktur som ved aflønning af lignende tjenester, som hovedtjenesteudbyderen leverer. Aflønningsbeløbet til EETS-udbydere kan adskille sig fra det til hovedtjenesteudbyderen, såfremt det kan begrundes i:

- a) omkostningerne ved specifikke krav og forpligtelser, der er pålagt hovedtjenesteudbyderen og ikke EETS-udbyderne
- b) nødvendigheden af i EETS-udbydernes aflønning at fratække de faste afgifter, bompenggeopkræveren har pålagt, som er udregnet på grundlag af bompenggeopkræverens omkostninger ved at tilvejebringe, drive og vedligeholde et EETS-overensstemmende system i sit betalingsområde, herunder godkendelsesomkostninger, hvis disse omkostninger ikke er inkluderet i bompengene.

#### Artikel 4d

#### **Bompengge**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at det, hvis der ved fastlæggelse af den bompenggetakst, som gælder for et givet køretøj, er en uoverensstemmelse mellem EETS-udbyderens og bompenggeopkræverens køretøjsklassificering, er bompenggeopkræverens klassificering, der gælder, medmindre der kan påvises en fejl.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bompenggeopkræveren er berettiget til at opkræve betaling fra en EETS-udbyder for enhver dokumenteret bompenggeangivelse og enhver dokumenteret manglende bompenggeangivelse for en brugerkonto, som EETS-udbyderen forvalter.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at en EETS-udbyder, hvis denne har sendt en bompenggeopkræver en liste over ugyldiggjort køretøjsudstyr, jf. artikel 4a, stk. 7, 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. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bompenggeopkræverne i mikrobølgebaserede betalingssystemer indsender dokumenterede bompenggeangivelser til EETS-udbydere for bompengge, som skyldes af deres respektive EETS-brugere.
5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter senest den [*seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden*] med henblik på at fastlægge nærmere bestemmelser om klassificeringen af køretøjer med henblik på de takststrukturer, som skal anvendes, herunder procedurer, der er nødvendige for at fastlægge disse strukturer. Den serie køretøjsklassificeringsparametre, som EETS skal understøtte, må ikke begrænse bompenggeopkrævernes udvalg af takststrukturer. Kommissionen sikrer tilstrækkelig fleksibilitet til, at serien af køretøjsklassificeringsparametre, som EETS skal understøtte, kan udvikle sig alt efter de behov, der måtte opstå inden for en overskuelig fremtid. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11a, stk. 2.

#### *Artikel 4e*

#### **Regnskab**

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at juridiske personer, der leverer bompenggetjenester, fører regnskaber, som giver mulighed for tydeligt at skelne mellem udgifter og indtægter vedrørende levering af bompenggetjenesten og udgifter og indtægter vedrørende andre aktiviteter. Oplysningerne om udgifter og indtægter vedrørende levering af bompenggetjenesten leveres efter anmodning til det relevante forligsorgan eller den relevante judicielle myndighed. Medlemsstaterne træffer også de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at krydssubsidiering mellem de aktiviteter, der udøves i rollen som bompenggetjenesteudbydere, og andre aktiviteter ikke kan finde sted.

## Artikel 4f

### **EETS-brugernes rettigheder og pligter**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at give EETS-brugerne mulighed for at tilmelde sig EETS gennem enhver EETS-udbyder uanset nationalitet, bopælsmedlemsstat eller medlemsstat, hvor køretøjet er registreret. Når EETS-brugerne indgår en kontrakt, skal de informeres behørigt i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679 om, hvordan deres personoplysninger behandles, og hvilke rettigheder de har i medfør af gældende lovgivning om beskyttelse af personoplysninger.
  
6. En EETS-brugers betaling af bompenge til EETS-udbyderen anses for at opfylde EETS-brugerens betalingsforpligtelser over for den relevante bompengeopkræver.
  
7. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter senest den [*seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden*] med henblik på at fastlægge EETS-brugernes forpligtelser nærmere vedrørende:
  - levering af oplysninger til EETS-udbyderen
  
  - brug og håndtering af køretøjsudstyr.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11a, stk. 2.

## **KAPITEL III**

### **FORLIGSORGAN**

#### *Artikel 4g*

#### **Oprettelse og funktioner**

1. Hver medlemsstat med mindst ét EETS-område skal udpege eller oprette et forligsorgan for at befordre mæglingen mellem bompengeopkrævere med et EETS-område, der er beliggende inden for denne stats område, og EETS-udbydere, som har indgået kontrakt eller er i kontraktforhandlinger med disse bompengeopkrævere.
2. Forligsorganet skal navnlig have beføjelse til at verificere, at de kontraktvilkår, som en bompengeopkræver pålægger EETS-udbydere, er ikkediskriminerende. Det skal have beføjelse til at verificere, at EETS aflønnes efter de principper, der er fastsat i artikel 4c.
3. De medlemsstater, der er omhandlet i stk. 1, skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at deres forligsorgan i sin organisation og juridiske struktur er uafhængigt af bompengeopkræveres og bompengtjenesteudbyderes kommercielle interesser.

#### *Artikel 4ga*

#### **Mæglingsprocedure**

1. Hver medlemsstat, der er omhandlet i artikel 4g, stk. 1, fastlægger en mæglingsprocedure for at gøre det muligt for en bompengeopkræver eller en EETS-udbyder at anmode det relevante forligsorgan om at mægle i en tvist, der er opstået i deres kontraktforhold eller -forhandlinger.
2. Den procedure, der er omhandlet i stk. 1, skal fastlægge, at forligsorganet inden for en måned efter modtagelse af en anmodning om mægling erklærer, om det er kommet i besiddelse af alle nødvendige dokumenter med henblik på mæglingen.

3. Den procedure, der er omhandlet i stk. 1, skal fastlægge, at forligsorganet afgiver 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 bompengetjeneste i den pågældende medlemsstat.
5. De medlemsstater, der er omhandlet i artikel 4g, stk. 1, og Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger til at fremme udveksling af information mellem forligsorganerne om deres arbejde, retningslinjer og praksis.

## **KAPITEL IV**

### **TEKNISKE BESTEMMELSER**

#### **Artikel 4h**

#### **Gennemgående enhedstjeneste**

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den europæiske elektroniske bompengetjeneste stilles til rådighed for EETS-brugerne som en gennemgående enhedstjeneste, navnlig:

- 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
- b) at behovet for menneskelig interaktion med et bestemt stykke køretøjsudstyr forbliver det samme uanset EETS-område.

#### **Artikel 4i**

#### **Yderligere elementer vedrørende EETS**

- 2a. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at EETS-brugernes interaktion med bompengeopkrævere som led i EETS er begrænset, hvis det er relevant, til faktureringsprocessen, jf. artikel 4b, stk. 4, og håndhævelsesprocesser. 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 EETS.
3. Medlemsstaterne kan kræve, at bompengetjenesteudbydere, herunder EETS-udbydere, efter anmodning fra medlemsstaternes myndigheder videregiver trafikdata om deres kunder, forudsat at de gældende databeskyttelsesregler overholdes. Medlemsstaterne må kun anvende sådanne data til trafikpolitik og styrkelse af trafikledelse, og dataene må ikke anvendes til at identificere kunderne.

4. Kommissionen vedtager senest den *[seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden]* gennemførelsesretsakter vedrørende specifikationer for elektroniske grænseflader mellem bompenggeopkræveres, EETS-udbyderes og EETS-brugeres interoperabilitetskomponenter, herunder, hvis det er relevant, indholdet af beskeder, der udveksles mellem aktørerne gennem disse grænseflader. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11a, stk. 2.

#### *Artikel 4j*

### **Interoperabilitetskomponenter**

3. Når et nyt elektronisk bompenggesystem oprettes på en medlemsstats område, træffer medlemsstaten de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den fremtidige bompenggeopkræver med ansvar for systemet udarbejder og i EETS-områdeerklæringen offentliggør en udførlig planlægning af processen med vurdering af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse med specifikationerne og anvendelseegnhed, hvilket giver mulighed for godkendelse af interesserede EETS-udbydere senest en måned inden den driftsmæssige iværksættelse af det nye system.

Når et elektronisk bompenggesystem på en medlemsstats område ændres væsentligt, træffer medlemsstaten de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bompenggeopkræveren med ansvar for systemet udarbejder og i områdeerklæringen offentliggør, ud over de elementer, der er nævnt i første afsnit, en udførlig planlægning af revurderingen af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse med specifikationerne og anvendelseegnhed for EETS-udbydere, som allerede er godkendt til systemet inden den væsentlige ændring heraf. Planlægningen skal give mulighed for fornyet godkendelse af de berørte EETS-udbydere senest en måned inden den driftsmæssige iværksættelse af det ændrede system.

Bompenggeopkræveren er forpligtet til at overholde sin side af den pågældende planlægning.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at hver bompenggeopkræver med ansvar for et EETS-område på en medlemsstats område opretter et testmiljø, hvor EETS-udbydere eller deres bemyndigede repræsentanter kan kontrollere, om deres køretøjsudstyr er egnet til anvendelse i bompenggeopkræverens EETS-område, og opnå certificering for vellykket gennemførelse af de pågældende tests. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at muliggøre, at bompenggeopkrævere opretter et enkelt testmiljø for mere end ét EETS-område, og for at muliggøre, at en bemyndiget repræsentant kontrollerer anvendelseegnheden for en type køretøjsudstyr på vegne af mere end én EETS-udbyder.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at muliggøre, at bompenggeopkrævere kræver, at EETS-udbydere eller deres bemyndigede repræsentanter dækker omkostningerne ved de pågældende tests.

6. Medlemsstaterne må ikke forbyde, begrænse eller hindre markedsføring af interoperabilitetskomponenter til anvendelse i EETS, hvis de er CE-mærkede eller har en erklæring om overensstemmelse med specifikationer og/eller anvendelseegnhed. De må navnlig ikke kræve kontroller foretaget, som allerede er udført som led i proceduren for vurdering af overensstemmelse med specifikationer og/eller anvendelseegnhed.

7. Kommissionen vedtager senest den *[seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden]* gennemførelsesretsakter for at fastsætte de væsentlige krav til interoperabilitetskomponenter, herunder vedrørende sikkerhed og sundhed, pålidelighed og tilgængelighed, miljøbeskyttelse, teknisk kompatibilitet, sikkerhed og privatlivets fred samt kompatibilitet med andre interoperabilitetskomponenter inden for rammerne af processer for opkrævning af bompengge og EETS. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11a, stk. 2.

8. Kommissionen vedtager senest den *[seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden]* gennemførelsesretsakter for at fastsætte en procedure, som medlemsstaterne skal anvende til at vurdere interoperabilitetskomponenters overensstemmelse med specifikationerne og anvendelseegnhed, herunder EF-erklæringens indhold og format.

## **KAPITEL V**

### **BESKYTTELSESKLAUSULER**

#### **Artikel 4k**

#### **Beskyttelsesprocedure**

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 nødvendige foranstaltninger til at begrænse deres anvendelsesområde, forbyde brugen af dem eller trække dem tilbage fra markedet. Medlemsstaten skal fremover meddele Kommissionen de truffede foranstaltninger og begrunde sin beslutning, især med angivelse af, om manglen på overensstemmelse skyldes:
  - a) ukorrekt anvendelse af tekniske specifikationer
  - b) at de tekniske specifikationer er utilstrækkelige.
2. Kommissionen skal så hurtigt som muligt høre den berørte medlemsstat, producent, EETS-udbyder eller deres bemyndigede repræsentanter, der er etableret i Unionen. Hvis Kommissionen efter denne høring fastslår,
  - a) at foranstaltningen er berettiget, skal den straks underrette den pågældende medlemsstat og de øvrige medlemsstater
  - b) at foranstaltningen ikke er berettiget, skal den straks underrette den pågældende medlemsstat samt producenten eller dennes i Unionen 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 Unionen etablerede bemyndigede repræsentant bringer interoperabilitetskomponenten i overensstemmelse med specifikationerne og/eller sikrer dens anvendelsesegnerhed på de vilkår, der er fastlagt af medlemsstaten, og informere Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

#### Artikel 4l

#### **Åbenhed i forbindelse med overensstemmelsesvurderinger**

Enhver beslutning, der træffes af en medlemsstat eller en bopengeopkræver om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse med specifikationer eller deres anvendelseegnethed, og enhver beslutning, der træffes efter artikel 4k, skal indeholde en nøje begrundelse. Den skal snarest muligt meddeles den berørte producent eller EETS-udbyder eller deres bemyndigede repræsentanter 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 4la**

##### **Et enkelt kontaktkontor**

Hver medlemsstat med mindst to EETS-områder på sit område udpeger et enkelt kontaktkontor for EETS-udbydere. Medlemsstaten offentliggør kontaktoplysninger for dette kontor og giver dem på anmodning til interesserede EETS-udbydere. Den træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at kontaktkontoret på anmodning af en EETS-udbyder letter og koordinerer tidlige administrative kontakter mellem EETS-udbyderen og bompenggeopkræverne med ansvar EETS-områderne på medlemsstatens område. Kontaktkontoret kan være en fysisk person eller et offentligt eller privat organ.

#### **Artikel 4m**

##### **Bemyndigede organer**

1. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om ethvert organ, de bemyndiger til at udføre eller overvåge den procedure for vurdering af overensstemmelse med specifikationer eller anvendelseegnethed, der er angivet i retsakt omhandlet i artikel 4j, stk. 8, 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 den retsakt, der er omhandlet i stk. 5, 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 den retsakt, der er omhandlet i stk. 5. Den skal straks 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 kriterierne i den retsakt, der er omhandlet i stk. 5, indbringes sagen for Udvalget for Elektronisk Opkrævning af Bompeng, som afgiver udtalelse inden for tre måneder. I lyset af udvalgets udtalelse skal Kommissionen underrette den medlemsstat, som har bemyndiget organet, om enhver ændring, der er nødvendig, for at det bemyndigede organ kan beholde den status, det har fået tildelt.
5. Kommissionen vedtager senest den [seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden] gennemførelsesretsakter for at fastlægge minimumskriterier for valg af bemyndigede organer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11a, stk. 2.

#### Artikel 4n

### **Koordineringsgruppe**

Der nedsættes en koordineringsgruppe bestående af de organer, der er bemyndiget efter artikel 4m, stk. 1 ("koordineringsgruppen"); den skal fungere som arbejdsgruppe under Udvalget for Elektronisk Opkrævning af Bompeng, jf. udvalgets forretningsorden.

#### Artikel 4o

### **Registre**

1. Med henblik på gennemførelsen af dette direktiv fører hver medlemsstat et nationalt elektronisk register over følgende:
  - a) EETS-områderne på deres område med oplysning om:

- i) de pågældende bompengepkrævere
  - ii) de teknologier, der anvendes til opkrævning af bompenge
  - iii) bompengedata
  - iv) EETS-områdeerklæringen og
  - v) de EETS-udbydere, som har indgået EETS-kontrakter med bompengepkræverne i deres kompetenceområde
- b) de EETS-udbydere, de har registreret i henhold til artikel 4.

Registret skal også indeholde konklusionerne på den revision, der er omhandlet i artikel 4, litra e). En medlemsstat skal ikke drages til ansvar for handlinger foretaget af EETS-udbydere, der står nævnt i dens register.

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at alle data i det nationale elektroniske register holdes ajour og er korrekte.
3. Offentligheden skal have elektronisk adgang til registre.
4. Registre skal være tilgængelige fra den [30 måneder efter dette direktivs ikrafttræden].
6. Kommissionen vedtager senest den [seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden] gennemførelsesretsakter for at fastsætte de nærmere bestemmelser for ajourføring og verificering af indholdet af nationale elektroniske registre og for udveksling heraf med Kommissionen og de øvrige medlemsstater. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11a, stk. 2.

## **KAPITEL VII**

### **FORSØGSSYSTEMER**

#### **Artikel 4p**

##### **Forsøgssystemer for opkrævning af bompenge**

1. For at give mulighed for teknisk udvikling af EETS kan medlemsstaterne midlertidig afprøve forsøgssystemer for opkrævning af bompenge med nye teknologier eller nye koncepter, som ikke opfylder en eller flere bestemmelser i dette direktiv, hvis det sker på begrænsede delområder af deres EETS-områder og parallelt med det EETS-overensstemmende system.
3. Det må ikke forlanges, at EETS-udbydere deltager i forsøgssystemer for opkrævning af bompenge, medmindre det er nødvendigt for afprøvning heraf.
4. En medlemsstat anmoder Kommissionen om tilladelse, før den begynder at afprøve et forsøgssystem for opkrævning af bompenge. Kommissionen giver inden for seks måneder fra modtagelsen af anmodningen tilladelse eller nægter at give tilladelse i form af en afgørelse. Kommissionen kan nægte at give tilladelse, hvis forsøget kan skade den korrekte funktion af det normale elektroniske bompengesystem eller EETS. Den første gyldighedsperiode for en sådan tilladelse må ikke være længere end tre år.

## **KAPITEL VIII**

### **UDVEKSLING AF OPLYSNINGER OM MANGLENDE BETALING AF VEJAFGIFTER**


---

↴ nyt

➡ Rådet

#### *Artikel 5*

#### **Procedure for udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne**

1. ➡ Med henblik på at muliggøre identifikation af det køretøj og af ejeren eller indehaveren af det køretøj, for hvilket en manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, giver hver  medlemsstat de øvrige medlemsstaters nationale kontaktpunkter adgang til følgende oplysninger i de nationale køretøjsregistre med ret til at foretage automatiseret søgning vedrørende:
  - a) oplysninger vedrørende køretøjer og
  - b) oplysninger vedrørende køretøjers ejere eller indehavere.

De i litra a) og b) omhandlede dataelementer, som er nødvendige for at foretage en automatiseret søgning, skal være i overensstemmelse med bilag II.

2. Med henblik på den i stk. 1 omhandlede udveksling af oplysninger udpeger hver medlemsstat et nationalt kontaktpunkt. ➡ Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at udveksling af oplysninger mellem medlemsstater kun finder sted mellem nationale kontaktpunkter. ⬅ Den berørte medlemsstats gældende lovgivning finder anvendelse på de nationale kontaktpunkters beføjelser.

3. Det nationale kontaktpunkt i den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, anvender et fuldstændigt registreringsnummer, når der foretages en automatiseret søgning i form af udgående anmodninger.

Disse automatiserede søgninger skal foretages i overensstemmelse med de procedurer, der er beskrevet i kapitel 3, punkt 2 og 3, i bilaget til Rådets afgørelse 2008/616/RIA<sup>1</sup>, og med kravene i bilag II til dette direktiv.

Den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, skal bruge de opnåede data til at fastslå, hvem der bærer ansvaret for den manglende betaling af denne afgift.

---

<sup>1</sup> Rådets afgørelse 2008/616/RIA af 23. juni 2008 om gennemførelse af afgørelse 2008/615/RIA om intensivering af det grænseoverskridende samarbejde, navnlig om bekæmpelse af terrorisme og grænseoverskridende kriminalitet (EUT L 210 af 6.8.2008, s. 12).

4. Medlemsstaterne træffer [...] de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at udvekslingen af oplysninger finder sted ved hjælp af [...] softwareapplikationen det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris) og ændrede versioner af denne software i overensstemmelse med bilag II til dette direktiv og med kapitel 3, punkt 2 og 3, i bilaget til afgørelse 2008/616/RIA.
5. Hver medlemsstat afholder sine egne omkostninger i forbindelse med forvaltning, anvendelse og vedligeholdelse af de i stk. 4 nævnte softwareapplikationer.

## Artikel 6

### Meddelelse om manglende betaling af en vejafgift

1. Den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, beslutter, hvorvidt der skal foretages en opfølgning på den manglende betaling af vejafgiften.

Beslutter den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, at foretage en sådan opfølgning, meddeler den pågældende medlemsstat dette til ejeren, indehaveren af køretøjet eller den person, der på anden måde er identificeret som mistænkt for manglende betaling af vejafgiften, i overensstemmelse med national lovgivning. Meddelelsen skal i overensstemmelse med national lovgivning omfatte oplysninger om de juridiske følger på den medlemsstats område, hvor den manglende betaling af en vejafgift i henhold til denne medlemsstats lovgivning blev konstateret.

2. Den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, giver i overensstemmelse med sin nationale lovgivning, når den sender meddelelsen til ejeren  $\Rightarrow$  [...]  $\Leftarrow$   $\Rightarrow$  eller  $\Leftarrow$  indehaveren af køretøjet eller den person, der på anden måde er identificeret som mistænkt for manglende betaling af en vejafgift, alle relevante oplysninger, navnlig arten af den manglende betaling af vejafgiften, sted, dato og tidspunkt for den manglende betaling af vejafgiften, titlen på de tekster i den nationale lovgivning, som overtrædelsen vedrører, og sanktionen samt, hvis det er relevant, oplysninger om det udstyr, der blev anvendt til at konstatere  $\Rightarrow$  [...]  $\Leftarrow$   $\Rightarrow$  den manglende betaling  $\Leftarrow$ . Til formålet kan den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, bruge modellen i bilag III.

3. Beslutter medlemsstaten, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, at iværksætte en opfølgning på den manglende betaling af en vejafgift, skal den, for at sikre respekten for de grundlæggende rettigheder, sende meddelelsen på registreringsdokumentets sprog, hvis det kendes, eller på et af registreringsmedlemsstatens officielle sprog.

## Artikel 7

### Indberetning fra medlemsstaterne til Kommissionen

Hver medlemsstat tilsender Kommissionen en sammenfattende indberetning senest den [fire år efter dette direktivs ikrafttræden] og hvert [...] fjerde år derefter.

Den sammenfattende indberetning skal indeholde oplysninger om antallet af automatiserede søgninger foretaget af den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, hos registreringsmedlemsstatens nationale kontaktpunkt som følge af manglende betaling af vejafgifter, der har fundet sted på dens område, samt antallet af resultatløse anmodninger.

Den sammenfattende indberetning skal endvidere indeholde en beskrivelse af situationen på nationalt plan med hensyn til den opfølgning, der sker på manglende betaling af vejafgifter, på grundlag af den andel af sådanne manglende betalinger af vejafgifter, der er blevet fulgt op med meddelelser.

## Artikel 8

### Databeskyttelse

1. Bestemmelserne i forordning (EU) 2016/679 og de nationale love eller administrative bestemmelser, der gennemfører direktiv 2002/58/EF og (EU) 2016/680, finder anvendelse på personoplysninger, der behandles i medfør af dette direktiv.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de personoplysninger, der behandles i medfør af dette direktiv, inden for en rimelig tidsfrist berigtiges, hvis de er urigtige, slettede eller er blevet begrænset, samt at der fastsættes en frist for lagringen af data i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679 og de nationale love eller administrative bestemmelser, som gennemfører direktiv (EU) 2016/680.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at [...] personoplysninger, der behandles i medfør af dette direktiv, [...] bruges [...] til:

- a) at identificere formodede lovovertrædere med henblik på forpligtelsen til at betale vejafgifter inden for rammerne af artikel 4a, stk. 12
- b) at sikre, at bompengeopkrævere overholder reglerne med hensyn til deres forpligtelser over for skattemyndighederne inden for rammerne af artikel 4a, stk. 13, og
- c) at identificere køretøjet og ejeren eller indehaveren af det køretøj, for hvilket en manglende betaling af en vejafgift blev konstateret, inden for rammerne af artikel 5 og 6.

☞ Medlemsstaterne træffer desuden de nødvendige foranstaltninger til at sikre, ☹ at de registrerede personer har samme ret til information, til indsigt i, berigtigelse, sletning og blokering af deres personoplysninger, til erstatning og til retlig prøvelse som dem, der er vedtaget i henhold til forordning (EU) 2016/679 og de nationale love eller administrative bestemmelser, som gennemfører direktiv (EU) 2016/680.

☞ 2a. Denne artikel berører ikke medlemsstaternes mulighed for at begrænse omfanget af de forpligtelser og rettigheder, der er fastsat i visse bestemmelser i forordning (EU) 2016/679, i overensstemmelse med nævnte forordnings artikel 23 til de formål, der er anført i stk. 1 i nævnte artikel. ☹

3. Enhver berørt person har ret til at få oplyst, hvilke af de i registreringsstaten registrerede personoplysninger der er blevet fremsendt til den medlemsstat, hvor en manglende betaling af vejafgift blev konstateret, herunder datoen for anmodningen og den kompetente myndighed i den medlemsstat, på hvis område en manglende betaling af en vejafgift blev konstateret.

## ⇒ KAPITEL IX

### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER ◀

#### Artikel 9

#### Rapport

⇒ [...] ◀

⇒ 1. Kommissionen forelægger senest den [*fire år efter dette direktivs ikrafttræden*] en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv, navnlig vedrørende fremskridtene med og ibrugtagningen af EETS og effektiviteten og virkningen af mekanismen for dataudveksling inden for rammerne af efterforskning af tilfælde med manglende betaling af vejafgifter. I rapporten skal især følgende analyseres:

- a) virkningen af bestemmelserne i artikel 4a, stk. 1 og 2, på ibrugtagningen af EETS med særlig fokus på tilgængelighed af tjenesten i små eller perifere EETS-områder
- b) effektiviteten af artikel 5 og 6 med hensyn til at nedbringe antallet af tilfælde med manglende betaling af vejafgifter i Unionen.

2. Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om yderligere revision af dette direktiv, navnlig vedrørende følgende elementer:

- a) yderligere foranstaltninger for at sikre, at EETS er tilgængelig i alle EETS-områder, herunder små og perifere områder
- b) foranstaltninger til yderligere at lette håndhævelsen på tværs af landegrænser af betaling af vejafgifter i Unionen. ☹

#### *Artikel 10*

### **Delegerede retsakter**

☞ [...] ☹

☞ Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 11 med henblik på at ajourføre bilag II for at tage højde for relevante ændringer, som foretages af Rådets afgørelse 2008/615/RIA og 2008/616/RIA, eller hvis det er påkrævet i henhold til andre relevante EU-retsakter. ☹

#### *Artikel 11*

### **Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, tillægges Kommissionen for ☞ en periode på fem år ☞ ☞ [...] ☞ fra den [datoen for dette direktivs ikrafttræden].  
☞ Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode. ☞
3. Den i artikel 10 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

---

↓ 219/2009 artikel 1 og bilag pkt. 7.7.

↻ Rådet

~~Artikel 5~~

**Udvalgsprocedure**

~~1. Kommissionen består af et udvalg for elektronisk opkrævning af bompenge.~~

~~2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

↻ Artikel 11a

**Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen består af Udvalget for Elektronisk Opkrævning af Bompenge. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. ↻

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50 (tilpasset)  
☞ Rådet

Artikel ~~6~~ 12

Gennemførelse

☞ [...] ☹

☞ 1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [30 måneder efter dette direktivs ikrafttræden] de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme ~~dette direktiv~~  artikel 1 og 3-8 og bilag II og III  inden den 20. november 2005. De ~~meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser~~  meddeler straks Kommissionen teksten til disse foranstaltninger  samt en sammenligningstabel over ~~disse bestemmelser og de tilsvarende bestemmelser i dette direktiv.~~

Medlemsstaterne anvender disse foranstaltninger fra den [30 måneder efter dette direktivs ikrafttræden].

~~Disse love og bestemmelser~~  Foranstaltningerne  skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning.  De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv.  ~~De nærmere regler for~~  Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for  henvisningen  og træffer bestemmelse om affattelsen af den nævnte oplysning  ~~fastsættes af medlemsstaterne.~~

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.  ☹

☞ [...] ☹

---

↴ nyt

## Artikel 13

### Ophævelse

Direktiv 2004/52/EF ophæves med virkning fra den [*dagen efter den dato, der er angivet i artikel 12, stk. 1, første afsnit*], uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til den i bilag V, del B, angivne frist for gennemførelse i national ret af direktivet.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag VI.

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s. 50

## Artikel ~~7~~ 14

### Ikrafttræden

---

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

---

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004,  
s. 50

*Artikel ~~8~~ 15*

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*

*Formand*

*På Rådets vegne*

*Formand*

↓ Berigtigelse, EUT L 200 af 7.6.2004, s.  
50 (tilpasset)  
⇒ Rådet

⇒ [...] ⇐

---

↓ nyt  
⇒ Rådet

**BILAG II**

Nødvendige oplysninger til brug for den automatiserede søgning som omhandlet i artikel ⇒ 5 ⇐, stk. 1

Post	O/V <sup>1</sup>	Bemærkninger
Oplysninger om køretøjet	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Registreringsnummer	O	(A <sup>2</sup> )
Data om den manglende betaling af en vejafgift	O	
Medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret	O	
Dato for ☞ [...] ☞ ☞ hændelsen ☞	O	
Tidspunkt for ☞ [...] ☞ ☞ hændelsen ☞	O	

<sup>1</sup> O = obligatorisk, hvis oplysningen foreligger i det nationale register, V = valgfrit.

<sup>2</sup> Harmoniseret kode, se Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

**OPLYSNINGER TILVEJEBRAGT SOM FØLGE AF DEN AUTOMATISEREDE SØGNING FORETAGET I****HENHOLD TIL ARTIKEL  [...]   5 , STK. 1****Del I. Oplysninger vedrørende køretøjer**

Post	O/V <sup>1</sup>	Bemærkninger
Registreringsnummer	O	
Stelnummer/VIN	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Mærke	O	(D.1 <sup>2</sup> ) f.eks. Ford, Opel, Renault
Køretøjets handelstype	O	(D.3) f.eks. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikode	O	(J) f.eks. knallerter, motorcykler, biler
 <b>Euroemissionsklasse</b>	<b>O</b>	<b>f.eks. Euro 4, Euro 6 </b>

**Del II. Oplysninger vedrørende køretøjernes ejere eller indehavere**

Post	O/V <sup>3</sup>	Bemærkninger
Oplysninger om indehaveren af køretøjet		(C.1 <sup>4</sup> ) Oplysningerne vedrører indehaveren af den pågældende registreringsattest.
Navn (eller firmanavn) på indehaveren af registreringsattesten	O	(C.1.1) Der skal anvendes særskilte felter til efternavn, indføjelser, titler osv., og navnet skal meddeles i trykt format.

<sup>1</sup> O = obligatorisk, hvis oplysningen foreligger i det nationale register, V = valgfrit.

<sup>2</sup> Harmoniseret kode, se direktiv 1999/37/EF.

<sup>3</sup> O = obligatorisk, hvis oplysningen foreligger i det nationale register, V = valgfrit.

<sup>4</sup> Harmoniseret kode, se direktiv 1999/37/EF.

Fornavn	O	(C.1.2) Der skal anvendes særskilte felter til fornavn(e) og initialer, og navnet skal meddeles i trykt format.
Adresse	O	(C.1.3) Der skal anvendes særskilte felter til gadenavn, husnummer og tilbygning, postnummer, bopæl, opholdsland osv., og adressen skal meddeles i trykt format.
Køn	V	Mand/kvinde
Fødselsdato	O	
Juridisk enhed	O	Enkeltperson, forening, virksomhed, firma osv.
Fødested	V	
Identitetsnummer	V	Et dokument, der entydigt identificerer personen eller virksomheden.
Oplysninger om ejeren af køretøjet		(C.2) Oplysningerne vedrører ejeren af køretøjet.
Navn (eller firmanavn) på ejeren	O	(C.2.1)
Fornavn	O	(C.2.2)
Adresse	O	(C.2.3)
Køn	V	Mand/kvinde
Fødselsdato	O	
Juridisk enhed	O	Enkeltperson, forening, virksomhed, firma osv.

Fødested	V	
Identitetsnummer	V	Et dokument, der entydigt identificerer personen eller virksomheden.
		I tilfælde af køretøjer til ophugning, stjålne køretøjer eller nummerplader eller et udløbet registreringsnummer skal der ikke gives oplysninger om ejeren/indehaveren. I stedet skal meddelelsen "Ingen oplysninger" fremgå.

↓ nyt

➔ Rådet

### **BILAG III**

#### **MODEL TIL MEDDELELSE**

jf. artikel ➔ [...] ➔ 6

[Forside]

[Afsenders navn, adresse og telefonnummer]

[Modtagers navn og adresse]

MEDDELELSE

vedrørende manglende betaling af en vejafgift ➔ [...] ➔ , der har fundet sted ➔ i

[navnet på den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret]

Side 2

Den .....blev en manglende betaling af vejafgift for køretøjet med registreringsnummer

[dato]

nummer ..... mærke ..... model.....

konstateret af .....

[navn på ansvarlig instans]

[Mulighed 1]<sup>(1)</sup>

De er registreret som indehaver af registreringsattesten for ovennævnte køretøj.

[Mulighed 2]<sup>(1)</sup>

Indehaveren af registreringsattesten for ovennævnte køretøj har oplyst, at De førte køretøjet, da den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret.

Den manglende betaling af vejafgift er beskrevet nærmere på side 3 nedenfor.

Bødetaksten for den manglende betaling af vejafgift er ..... EUR/national valuta.

➔ Den skyldige vejafgift er ..... EUR/national valuta. ➔

Betalingsfristen er .....

De bedes udfylde vedlagte svarblanket (side 4) og sende den til den anførte adresse, hvis De ikke betaler denne bøde.

Denne meddelelse behandles i henhold til den nationale lovgivning i.....

[navnet på den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret].

Relevante oplysninger om den manglende betaling af en vejafgift

a) Oplysninger om det køretøj, som blev benyttet ved den manglende betaling af en vejafgift:

Registreringsnummer: .....  
Registreringsmedlemsstat: .....  
Mærke og model: .....

b) Oplysninger om den manglende betaling af en vejafgift:

Sted, dato og tidspunkt for konstatering af den manglende betaling af en vejafgift:

.....  
.....  
.....  
.....

Art og retlig klassificering af den manglende betaling af en vejafgift:

.....  
.....  
.....  
.....

Detaljeret beskrivelse af den manglende betaling af en vejafgift:

.....  
.....

Henvi sning til relevant(e) retsforskrift(er):

.....  
.....

Detaljeret beskrivelse af eller henvisning til beviset for den manglende betaling af en vejafgift:

.....  
.....

c) Oplysninger om det udstyr, der blev anvendt til at konstatere den manglende betaling af vejafgift (²):

Specifikation af udstyret:

.....  
.....

Udstyrets identifikationsnummer:

.....  
.....

Sidste kalibrering gyldig indtil:

.....  
.....

1) Overstreges, hvis det ikke er relevant.

2) Ikke relevant, hvis der ikke er anvendt noget udstyr.

Side 4

Svarblanket

(udfyldes med BLOKBOGSTAVER)

A. Førerens identitet:

— Fulde navn:

.....  
.....

— Fødested og fødselsdato:

.....

— Kørekortets nummer: ..... udstedt (dato): ..... i  
(sted):.....

— Adresse:

.....  
.....  
.....  
.....

B. Spørgsmål:

1. Er køretøjet af mærket \_\_\_\_\_, med registreringsnummer \_\_\_\_\_, registreret i

Deres navn? ..... ja/nej (¹)

Hvis nej, indehaveren af registreringsattesten: .....

(navn, fornavn, adresse)

2. Erkender De den manglende betaling af en vejafgift? ja/nej (¹)

3. Erkender De Dem ikke skyldig, bedes De forklare hvorfor:

.....  
.....

Den udfyldte blanket sendes senest 60 dage efter datoen for denne meddelelse til følgende myndighed: .....

på følgende adresse: .....

OPLYSNINGER

Denne sag vil blive behandlet af den kompetente myndighed i.....

[navnet på den medlemsstat, på hvis område den manglende betaling af en vejafgift blev konstateret].

Hvis sagen ikke forfølges, underrettes De herom senest 60 dage efter modtagelsen af svarblanketten.



---

⤵ Rådet

↻ Rådet

↑

## **BILAG V**

### Del A

Ophævet direktiv med ændringer  
(omhandlet i artikel 13)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF	EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124.
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 219/2009	EUT L 87 af 31.3.2009, s. 109.

### Del B

Frist for gennemførelse i national ret  
(omhandlet i artikel 13)

Direktiv	Frist for gennemførelse
Direktiv 2004/52/EF	20. november 2005

## BILAG VI

### Sammenligningstabel

Direktiv 2004/52/EF	Nærværende direktiv
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1, første afsnit
—	Artikel 1, stk. 1, andet afsnit
Artikel 1, stk. 2, indledende tekst	Artikel 1, stk. 2, indledende tekst
Artikel 1, stk. 2, litra a)	Artikel 1, stk. 2, litra a)
Artikel 1, stk. 2, litra b)	—
Artikel 1, stk. 2, litra c)	Artikel 1, stk. 2, litra b)
—	Artikel 1, stk. 2, litra c)
Artikel 1, stk. 3	Artikel 1, stk. 3
—	Artikel 2
Artikel 2, stk. 1	Artikel 3, stk. 1, første afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, andet afsnit
Artikel 2, stk. 2, første punktum	—
—	Artikel 3, stk. 2
Artikel 2, stk. 2, andet og tredje punktum	Artikel 3, stk. 3
Artikel 2, stk. 2, fjerde punktum	—
—	Artikel 3, stk. 4
—	Artikel 3, stk. 5
Artikel 2, stk. 3	—
Artikel 2, stk. 4	—
Artikel 2, stk. 5	—
Artikel 2, stk. 6	—

Artikel 2, stk. 7	Artikel 3, stk. 6
Artikel 3, stk. 1	—
Artikel 3, stk. 2, første punktum	—
Artikel 3, stk. 2, andet punktum	—
Artikel 3, stk. 2, tredje punktum	Artikel 4, stk. 2
Artikel 3, stk. 3	Artikel 4, stk. 3
Artikel 3, stk. 4	—
Artikel 4, stk. 1	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4, stk. 2	—
Artikel 4, stk. 3	Artikel 4, stk. 4
Artikel 4, stk. 4	—
Artikel 4, stk. 5	—
Artikel 4, stk. 6	—
Artikel 4, stk. 7	Artikel 4, stk. 5
Artikel 4, stk. 8	Artikel 4, stk. 6
Artikel 5	—
—	Artikel 5
—	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
—	Artikel 11

Artikel 6	Artikel 12, stk. 1
—	Artikel 12, stk. 2
	Artikel 13
Artikel 7	Artikel 14
Artikel 8	☉ [...] ☽
Bilag	Bilag I
—	Bilag II
—	Bilag III
—	Bilag IV
—	Bilag V
—	Bilag VI

\_\_\_\_\_