



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.4.2003
KOM(2003) 132 endelig

2003/0081 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Udvikling af det transeuropæiske transportnet:

**Nyskabende finansieringsformer
Kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer**

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om udbredelse af og indbyrdes kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer i
Fællesskabet**

(forelagt af Kommissionen)

INDHOLDSFORTEGNELSE

DEL I: BEDRE FINANSIERINGSINSTRUMENTER OG MERE EFFEKTIV STYRING TIL GAVN FOR UDVIKLINGEN AF DET TRANSEUROPEISKE TRANSPORTNET.....	6
1. Finansieringen af det transeuropæiske transportnet: den nuværende situation.....	8
1.1. Et net, der mangler finansiering.....	8
1.2. Offentlige midler, som må forvaltes bedre	10
1.3. Meget selektive offentlige investeringer.....	11
1.4. Rent privat finansiering.....	11
1.5. Fælles offentlig og privat finansiering.....	12
1.6. Finansiering, som forudsætter en bedre tilpasset ramme.....	15
2. Skitsering af en løsning.....	17
3. På vej mod en bedre samordning og synergier, som bygger på nye strukturer	19
3.1. Fondene.....	19
3.2. Strukturerne.....	19
3.3. Koordineringen af hvert enkelt projekt: Oprettelse af juridiske enheder af transnational karakter.....	19
3.4. Udvikling af nye fællesskabsfinansieringsinstrumenter	21
3.5. EU-garantier for de politiske risici i relation det transeuropæiske transportnet	22
DEL II - MOD VEJ MOD EN EUROPÆISK BOMPENGETJENESTE	25
BEGRUNDELSE	26
1. INDLEDNING.....	26
2. Status over standardiseringsarbejdet.....	27
3. Adgang til bompengesystemer i nye medlemsstater og situationen for lastvogne	27
4. Målet med direktivet	28
5. Gennemførelse af målet	29
6. Sammenkobling af satellitpositionsbestemmelse og mobil kommunikation med mikrobølgeteknologi på kort og mellem lang sigt med sigte på at udvælge den mest moderne teknologi på lang sigt.	29
7. En teknisk løsning på lang sigt med henblik på at etablere den europæiske tjeneste: satellitløsningen indføres fra 2008 for nye systemer, og den indføres generelt fra 2012.....	30
8. Tidsplan for etablering af den europæiske tjeneste.....	31

9.	Etableringen af den europæiske tjeneste: et forskriftsudvalg	32
	EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om udbredelse af og indbyrdes kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer i Fællesskabet	34
	KONSEKVENSANALYSE FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLIGE VIRKSOMHEDER (SMV'ER).....	50

MEDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Udvikling af det transeuropæiske transportnet:

Nyskabende finansieringsformer Kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer

Der findes ingen konkurrencedygtige økonomier, som ikke har effektive transportnet. At få etableret et velfungerende transeuropæisk transportnet har været Fællesskabets erklærede politik de sidste ti år og er en afgørende forudsætning for det indre markeds succes og for bæredygtig mobilitet i et udvidet EU. På trods heraf lider transportnettet fortsat under en stærk, men meget skæv vækst i trafikken, samtidig med at det bliver stadigt mere nødvendigt både at sikre en bæredygtig udvikling og meget snart også at integrere de nye medlemslandes transportnet i det transeuropæiske net. Transportinfrastrukturene er desuden fortsat underfinansierede, fordi der ikke kan skaffes de fornødne finansielle midler, og fordi der ikke er skabt tilstrækkeligt gunstige rammer for investeringerne.

Kommissionen har dog allerede i hvidbogen *Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg*¹ påpeget den indlysende skævhed mellem de opstillede mål og de finansielle midler, EU har til rådighed til formålet. Både medlemslandenes budgetter til udvikling af disse transportinfrastrukturer og de midler, der stilles til rådighed af EU, er helt utilstrækkelige. Det er paradoksalt, at Fællesskabet i henhold til traktaten har fået ansvaret for at fastlægge retningslinjerne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet, uden at det samtidig har fået bevilget de fornødne finansielle midler til at kunne løfte opgaven.

På kort sigt er det lidet sandsynligt, at der vil ske nogen mærkbar forøgelse af de offentlige midler til disse projekter i lyset af de samlede virkninger af den økonomiske afmatning og de stramme budgetter. Medlemslandene ønsker at anvende disse offentlige midler til andre prioriterede formål, på trods af at borgerne og erhvervslivet i EU hver eneste dag og helt konkret lider under konsekvenserne dels af de store skævheder mellem de forskellige transportformer, som bliver stadigt mere udtalte, dels af transportnettets manglende kapacitet til at imødekomme behovet for øget mobilitet. Til visse kategorier af projekter kan det overvejes at gøre brug af offentlige-private partnerskaber som supplement til den offentlige finansiering, men på nuværende tidspunkt er de projekter, der skal gennemføres - navnlig jernbaneprojekterne og de grænseoverskridende projekter - stadigvæk forbundet med alt for mange ubekendte, og det samme gælder de transportpolitiske valg. Den private sektor har ikke den fornødne tillid til at ville gå ind i finansieringen. I øvrigt har offentlige-private partnerskaber næsten altid behov for ganske omfattende offentlig finansiel støtte i form af tilskud eller garantier.

Det kan imidlertid ikke nægtes, at en af forudsætningerne for, at EU's udvidelse skal lykkes, er, at der etableres et net af effektive transportinfrastrukturer, som gør det muligt at udfylde de eksisterende trafikale huller i de femten nuværende medlemslande og de nye medlemslande og få den fulde fordel af det fælles europæiske område. Det kræver ikke blot moderniseringer og bygning af ny infrastruktur i de nye medlemslande, men også i de nuværende EU-lande, fordi der stadig er projekter, som endnu ikke er gennemført, fordi der vil opstå nye trafikstrømme, og fordi der er alt for få eksisterende forbindelseslinjer mellem de to zoner.

¹ KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

Finansieringen af disse nye infrastrukturer må anses for at være et af de vigtigste problemstillinger i forbindelse med udvidelsen

Samtidig med at alle disse projekter skal gennemføres, er man nødt til at sikre sig, at opkrævningen af betaling for brugen af infrastrukturene ikke skaber problemer for trafikafviklingen. Det er derfor vigtigt, at de såkaldte bompengesystemer bliver indbyrdes kompatible.

I den foreliggende meddelelse redegøres der nærmere for situationen med hensyn til infrastrukturene i det transeuropæiske transportnet og finansieringen af dem, og der peges på, hvor nødvendigt det er omgående at iværksætte en række supplerende foranstaltninger centreret omkring større effektivitet i anvendelsen af de midler, der er afsat til transeuropæiske infrastrukturer. Disse foranstaltninger skal bygge på **to hovedelementer**:

- **en bedre koordinering af offentlig og privat finansiering af det transeuropæiske transportnet**
- **ledsaget af en effektiv europæisk bompengtjeneste.**

Disse foranstaltninger skal bidrage til på længere sigt at gøre de politiske rammer, men også finansieringsvilkårene for de store projekter i det transeuropæiske net mere stabile. Med fremlæggelsen af et forslag om et lovgivningsinstrument gennem ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge køretøjer ("euro-vignetten") inden juni 2003 - som opfølgning på Det Europæiske Råd i Bruxelles den 20.-21. marts 2003 - skabes der mulighed for en fællesskabsløsning på spørgsmålet om betalingen for brugen af infrastruktur, og det vil samtidig fastlægge vilkårene for at gennemføre krydsfinansiering, sådan som det anbefales i hvidbogen om transport. Den "europæiske bompengtjeneste" skal tilbyde alle, der benytter de transeuropæiske vejnet, én enkelt abonnementsaftale, der sikrer brugerne nye tjenesteydelser.

DEL I: BEDRE FINANSIERINGSINSTRUMENTER OG MERE EFFEKTIV STYRING TIL GAVN FOR UDVIKLINGEN AF DET TRANSEUROPEISKE TRANSPORTNET

INDLEDNING

Politikken vedrørende de transeuropæiske net blev føjet til Fællesskabets kompetenceområder med Maastricht-traktaten, som trådte i kraft i 1993; formålet var at fremme sammenhængen og kompatibiliteten mellem nettene, for at Europa fuldt ud kunne udnytte de fordele, der er forbundet med et område uden grænser. I denne sammenhæng fik Fællesskabet til opgave at opstille et sæt retningslinjer, som skulle omfatte mål og prioriteter samt hovedlinjerne i de aktioner, der påtænkes gennemført for de transeuropæiske net². Dette er blevet konkretiseret, bl.a. i 1996 med vedtagelsen af beslutning nr. 1692/96³ om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Hovedformålet med denne politik var - og er fortsat - at udfylde de eksisterende huller i de store infrastrukturnet, som hindrer den frie bevægelighed for varer og personer (transport), elektricitet og gas (energi) og idéer (telekommunikation). Den foreliggende meddelelse omhandler dog kun det transeuropæiske transportnet (TEN-T), fordi problemerne her er markant forskellige fra dem, der gør sig gældende i energi- og telesektoren.

De huller, der præger nettet, skyldes primært, at planlægningen indtil for ganske nylig var et nationalt anliggende, og der blev ikke altid taget behørigt hensyn til de transeuropæiske aspekter. Denne manglende transeuropæiske vision har betydet, at der fortsat består hindringer for det indre marked⁴. I denne forbindelse fremgår det af hvidbogen⁵, at forsinkelserne i gennemførelsen af de planlagte projekter på det transeuropæiske transportnet er en af de vigtigste årsager til ineffektiviteten og overbelastningen på de store hovedfærdselsårer, der udgør nettet. EU's kommende udvidelse, som uundgåeligt vil medføre en markant forøgelse af trafikmængden⁶ på vej- og jernbaneinfrastrukturer, som i mange tilfælde er forældede, eller som langt fra har kapacitet til at dække behovene, gør det således kun endnu mere påtrængende nødvendigt at få udfyldt de eksisterende huller i nettet. Ti år efter, at Maastricht-traktaten er trådt i kraft, og næsten lige så længe efter Essen-topmødet er udviklingen af det transeuropæiske transportnet stagneret. Grundene hertil er mangfoldige og skyldes hovedsageligt:

² Artikel 155.

³ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96 af 23. juli 1996 (EFT L 228 af 9.9.1996).

⁴ Lukningen af Mont Blanc-tunnelen efter ulykken den 24. marts 1999 og de utilstrækkelige alternative muligheder, navnlig i relation til jernbanetrafikken, er et typisk eksempel på denne situation, som har haft negativ indvirkning på økonomien i Valle d'Aosta (og i hele Italien i øvrigt) i relation til bruttonationalindkomsten. Denne påvirkning er for perioden 1999 til begyndelsen af 2002 beregnet til mellem 3 og 3,2 mia EUR i alt, hvoraf en tredjedel tilskrives en stigning i transportomkostningerne og resten et underskud i eksporten til de øvrige EU-lande (kilde: Dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali della Presidenza del Consiglio, 2003).

⁵ KOM(2001) 370.

⁶ I hvidbogen forudses en tendentiell forøgelse af personbefordringen med 24% og godstransporten med 38% i perioden 1998-2010 for de 15 lande i det nuværende EU. Forøgelsen af lastvognstrafikken - hvis der ikke gøres noget for at fordele efterspørgslen bedre - forventes at blive tæt ved 50%. Stigningen vil let kunne blive det dobbelte i de nye EU-lande og for trafikken mellem det nuværende EU og de nye medlemslande, bl.a. på grund af flytningen af stærkt arbejdskraftkrævende industrivirksomheder til disse lande.

- manglende politisk vilje hos medlemsstaternes beslutningstagere, som ikke i tilstrækkelig grad har taget hensyn til deres projekters transeuropæiske dimension
- utilstrækkelige finansielle ressourcer afsat til det transeuropæiske net fra offentlige (nationale og Fællesskabet) og private kilder - mulighederne for offentlige-private partnerskaber er ikke udnyttet fuldt ud
- den manglende samordning af de projektansvarlige enheder, hvilket resulterer i alvorlige vanskeligheder i forbindelse med koordineringen af ressourcer og projektstyringen.

Formålet med det foreliggende dokument er at gøre status over situationen med hensyn til finansieringen af transportinfrastrukturer, udforske forskellige muligheder for at gøre finansieringen mere effektiv og få de berørte parter til igen at drøfte, hvilke midler der fremover må anvendes for at sikre transportnettets effektivitet, som konkurrenceevnen i det udvidede EU i stort omfang vil afhænge af i løbet af de kommende årtier.

1. FINANSIERINGEN AF DET TRANSEUROPÆISKE TRANSPORTNET: DEN NUVÆRENDE SITUATION

Fællesskabet har fået nye beføjelser med hensyn til planlægningen af de transeuropæiske net, men de er imidlertid ikke ledsaget af de fornødne finansielle bevillinger til at etablere disse net. Samtidig har medlemslandene - stik imod hensigten - på grund af de budgetmæssige begrænsninger svært ved at skaffe midler til at finansiere de infrastrukturer, som er udvalgt i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om retningslinjerne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet, navnlig de strækninger, der krydser landegrænser. Der er behov for mere hensigtsmæssige rammer til løsning af de finansieringsproblemer, der er forbundet med etableringen af disse infrastrukturer. De disponible midler - navnlig de offentlige (inklusive fællesskabsmidlerne), som i mange tilfælde er dårligt koordineret, hvilket gør dem mindre effektive, men også de private investeringer, som er meget selektive - er fortsat helt utilstrækkelige til at dække de finansielle behov i forbindelse med nettets gennemførelse.

1.1. Et net, der mangler finansiering

Det største problem for gennemførelsen af de transeuropæiske transportprojekter er at få dem finansieret. De anslåede omkostninger alene ved det transeuropæiske transportnet udgør tæt ved 350 mia. EUR for alle de projekter, der skal gennemføres inden 2010, hvortil skal føjes over 100 mia. EUR til projekterne i de nye medlemslande. EU har med rette sat sig ambitiøse mål for udviklingen af disse net, men resultaterne lever langt fra op til forventningerne, når der ved udgangen af 2001 ikke engang var afholdt 25% af de samlede forventede udgifter til de højest prioriterede projekter på transportområdet. Kun 3 af de 14 projekter, som stats- og regeringscheferne på Det Europæiske Råd i Essen i december 1994 udpegede officielt som prioriterede projekter⁷, er fuldført, og blandt de 11 resterende projekter er der stadig nogle, som ikke er nået længere end til det rent forberedende stade. De største forsinkelser kan konstateres på de afsnit af projekterne, der krydser landegrænser - de er mindre rentable og prioriteres lavere end de nationale strækninger. Denne situation rammer især projekterne i Alperne og Pyrenæerne⁸.

Medlemslandene, som i 1980'erne investerede gennemsnitligt 1,5% af BNP i bygningen af transportinfrastruktur, investerer nu under 1%⁹. Medlemsstaternes bidrag til de forskellige transeuropæiske transportprojekter udgør således ca. 15-20 mia. EUR om året. Det er helt klart ikke nok til inden 2010 at få gennemført alle de planlagte projekter, og med investeringer af den størrelsesorden tages der i realiteten heller ikke hensyn til de nye behov, der vil opstå med EU's udvidelse. Denne manglende interesse for finansieringen af transportinfrastruktur kan overraske, når man betænker det stærkt stigende behov for mobilitet, der samtidig har kunnet konstateres, og transportens betydning for, at hele økonomien kan fungere.

⁷ Den faste Øresundsforbindelse mellem Sverige og Danmark, lufthavnen Milano-Malpensa og jernbanelinjen Cork-Dublin.

⁸ Jf. betænkning fra Europa-Parlamentets Budgetudvalg om Kommissionens forslag om at ændre finansforordningen for de transeuropæiske net. Betænkning udarbejdet af F. Turchi.

⁹ Alle former for transportinfrastruktur under ét.

Ud over medlemslandenes egen finansiering deltager også Fællesskabet i finansieringen af det transeuropæiske transportnet. Oven i opgaven med at fastlægge de forskellige elementer i det transeuropæiske net omfatter Fællesskabets beføjelser nu også de finansielle aspekter. Der er således afsat et særligt budget til de transeuropæiske net, som i forbindelse med gennemførelsen ledsages af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1655/1999 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net, herefter benævnt "TEN-finansforordningen", hvormed projekter af fælles interesse, undersøgelser eller anlægsarbejder støttes. Denne medfinansiering har primært form af direkte tilskud, men TEN-finansforordningen åbner også mulighed for lånegarantier og rentegodtgørelser. Sideløbende hermed deltager Fællesskabet også i finansieringen af nettene via strukturfondene (Samhørighedsfonden og EFRU). Førtiltrædelsesinstrumentet til finansiering af strukturforanstaltninger tages i anvendelse til at finansiere forbindelseslinjerne inden for de nye medlemslande for at få udbygget nettene i disse lande. I alt udgør fællesskabsbidraget i EU (alle finansieringsinstrumenter under ét ekskl. lån fra Den Europæiske Investeringsbank) ca. 20 mia. EUR i hele perioden 2000-2006¹⁰. Det fremgår således klart, at det kun dækker en (meget) begrænset del af de finansielle behov og er helt utilstrækkeligt til at kunne bidrage til udviklingen af nettene.

På baggrund af ovenstående er det indlysende, at det budget, medlemslandene har afsat til investeringer i det transeuropæiske net, og de midler, EU stiller til rådighed, er helt utilstrækkelige. Sagt med andre ord vil det med det nuværende investeringstempo tage næsten tyve år at færdiggøre det, der efter planen skulle stå færdigt i 2010. Blandt de nye prioriterede projekter, som er kommet til siden starten, er alle projekterne i forbindelse med udvidelsen, som ikke blot vil kræve en (om)bygning eller modernisering af nettene i de nye medlemslande, men også af nettene i de nuværende EU-lande og af forbindelseslinjerne mellem de to zoner. Et nyt element, der er værd at fremhæve, er, at det er nødvendigt at arbejde på at få overført en mærkbar del af trafikken til mere miljøvenlige transportformer, således som Det Europæiske Råd i Göteborg opfordrede til, ved at rette investeringerne mod netop disse transportformer. Hertil kommer behovet for at bidrage til realiseringen af vidensamfundet ved at udnytte den nye teknologi i forbindelse med transportnettene, således som det f.eks. er gjort med Galileo-projektet.

Samtidig med at behovet for mobilitet vokser, synes anlæggelsen af ny transportinfrastruktur, navnlig på tværs af grænserne, at være gået mere eller mindre i stå. Denne transportpolitik, som har ambitiøse målsætninger for bygningen af ny infrastruktur, er slet ikke blevet fulgt op med de nødvendige finansielle midler til at realisere disse ambitioner. Som det blev gjort klar i hvidbogen om transportpolitikken, vil en sådan situation - hvis den får lov at vare ved - kunne få alvorlige konsekvenser både for sikkerheden, miljøet og livskvaliteten for den berørte befolkning og for hele produktionssystemets konkurrenceevne i det kommende udvidede EU.

¹⁰ Budgettet for det transeuropæiske transportnet opererer kun med en rammebevilling på 4,17 mia. EUR for perioden 2000-2006, hvilket slet ikke står mål med de faktiske behov.

1.2. Offentlige midler, som må forvaltes bedre

Ud over behovet for at finde nye finansieringskilder er et af de mest markante aspekter i forbindelse med gennemførelsen af disse store projekter utvivlsomt den manglende koordinering mellem de forskellige offentlige finansieringskilder. Denne koordinering volder problemer, fordi det på regionalt niveau, nationalt niveau og fællesskabsniveau er nødvendigt at etablere en vanskelig balance mellem forskellige prioriteter, som ikke nødvendigvis er sammenfaldende.

For det første gælder det for fællesskabsbidraget, at strukturfondene (EFRU), Samhørighedsfonden og ISPA har det fortrin at kunne yde betydelige bidrag til projekter - ofte med støttesatser på over 50 % af de samlede projektomkostninger - hvilket giver fællesskabsinstanserne markant vægt i deres gennemførelsesprogram under fuld overholdelse af subsidiaritetsprincippet. Denne mulighed, der fremmer udviklingen af TEN, er dog hovedsagelig begrænset til de såkaldte samhørighedslande og udviklingsmæssigt tilbagestående regioner.

Støtten fra budgettet for det transeuropæiske transportnet er i teorien beregnet til at fungere som "katalysator" i projekternes startfase for at demonstrere deres økonomiske og finansielle værdi og levedygtighed. Denne støtte kan også fungere som "løftestang" for mobiliseringen af andre finansieringskilder, såvel offentlige som private, og gøre det lettere at optage lån, men denne mulighed udnyttes kun sjældent. I betragtning af at projekterne er meget komplekse og bliver stadigt dyrere, er den gældende TEN-finansforordning, som begrænser støtten til 10 % af de samlede omkostninger, ikke tilstrækkeligt effektiv til at kunne mobilisere den fornødne kapital i startfasen for visse af projekterne. Under disse omstændigheder er budgettet for det transeuropæiske transportnet blevet stadigt mindre velegnet til at fungere som katalysator og løftestang.

For det andet viser erfaringerne også, at myndighederne i EU-landene - når de søger om finansiell støtte - foretrækker at sprede fællesskabsressourcerne på mange projekter i stedet for at koncentrere dem på nogle færre, hvor fællesskabsfinansieringen kan få en reel katalysatorvirkning. Det forhold, at der ikke er tale om målrettet udvælgelse af prioriterede projekter, er således stærkt ødelæggende for disse midlers samlede effektivitet. Det er grunden til, at Kommissionen i sin forvaltning af budgettet for det transeuropæiske net ikke accepterer, at midlerne spredes på mange mindre projekter, men forlanger, at de koncentrerer på de prioriterede projekter i hvidbogen (flaskehalse, short sea shipping og bedre adgangsforhold til perifert beliggende regioner).

Hertil kommer, at det finansielle bidrag fra Den Europæiske Investeringsbank til forskel fra fællesskabsstøtten fra budgettet for de transeuropæiske net eller Samhørighedsfonden, der har form af direkte tilskud (en form for gavebistand), ydes som lavt forrentede lån¹¹, som medlemsstaterne i mange tilfælde stiller garanti for. Den Europæiske Investeringsbank er således en af de vigtigste donorer, når det gælder de store transeuropæiske infrastrukturprojekter, og bankens lånepolitik er baseret på egne evalueringskriterier og et uafhængigt forvaltningssystem. Den procentvise andel af lån til jernbanesektoren (24% af de samlede lån til

¹¹ Den Europæiske Investeringsbank kan yde lån med 20 års løbetid eller mere til en favorabel rente på grund af Bankens AAA-rating.

transportområdet mellem 1997 og 2001¹²) er således væsentligt mindre end den del af de direkte tilskud fra budgettet for det transeuropæiske transportnet, der går til jernbaneinfrastruktur (ca. to tredjedele i 2000). Broderparten af Den Europæiske Investeringsbanks lån på transportområdet går således fortsat til vejtransportsektoren (35% fra 1997 til 2001).

Endelig gælder det på det nationale plan, at planlægningen af transeuropæisk transportinfrastruktur ofte er mere præget af et stigende antal dårligt koordinerede projekter¹³ end af konsekvent udvælgelse af prioriterede projekter, der imødekommer behovene i forbindelse med de stigende trafikstrømme inden for EU og mellem EU og dets vigtigste partnere (og de nye medlemslande).

Medlemsstaternes indsats for at fremme udviklingen af det transeuropæiske transportnet afhænger ligeledes af visse faktorer som f.eks. deres geografiske beliggenhed, navnlig hvor langt de befinder sig fra den centrale del af EU. Den afhænger også af, om de i forbindelse med planlægningen af infrastrukturen er tilhængere af en traditionel fremgangsmåde, som har en tendens til at hindre nyskabende metoder, idet den næsten udelukkende bygger på offentlig finansiering.

1.3. Meget selektive offentlige investeringer

I betragtning af de udtalte budgetmæssige begrænsninger, der gør sig gældende i EU-landene, og det store behov for ny infrastruktur - navnlig med henblik på udvidelsen - forekommer det stadig mere illusorisk at tro, at denne infrastruktur på mellemlang sigt kan finansieres med rent offentlige midler. Hvis man *udelukkende* satser på denne form for finansiering, opstår der risiko for forsinkelser - med uacceptable konsekvenser - i etableringen af nettene, hvilket i øvrigt også påpeges i hvidbogen.

1.4. Rent privat finansiering

Erfaringerne viser, at rent privat finansiering af transportinfrastruktur ikke er den bedste løsning, når det gælder gennemførelsen af store projekter. Et af de sjældne markante eksempler fra nyere tid er tunnelen under Kanalen, som, når man ser bort fra den ubestridelige tekniske succes, på det finansielle plan næppe kan tjene som model for investorer, som har mod på at kaste sig ud i gennemførelsen af den slags infrastrukturprojekter. Større transportinfrastrukturer har på grund af de problemer, der altid vil være forbundet med dem, vist sig at være uegnede til rent privat finansiering. Ud over det forhold, at sådanne infrastrukturprojekter involverer meget betydelige beløb, er driftsrisiciene og risiciene i forbindelse med selve anlægsfasen, afskrivningsperioden for infrastrukturen og usikkerheden omkring forrentningen¹⁴ også på lang sigt alt sammen noget, som taler imod rent privat finansiering. Det falder således ikke de offentlige administrationer naturligt at søge løsninger med en blandet (offentlig-privat) finansiering. Denne traditionelle fremgangsmåde afskrækker dermed de private investorer.

¹² Af de 24% er en del beregnet til indkøb af transportmateriel og dækker også infrastruktur, som ikke indgår i de transeuropæiske net. Det betyder, at de transeuropæiske jernbaneinfrastrukturers andel i virkeligheden er endnu mindre. Til gengæld opererer Den Europæiske Investeringsbank med en anden konto for lån til større infrastrukturer (6% af det samlede lånebeløb) for alle transportformer under ét, hvoraf en betydelig del går til jernbanerne.

¹³ Som ikke altid er sikret den fornødne finansiering.

¹⁴ Navnlig på grund af vedligeholdelsesomkostningerne, der skal lægges oveni anlægsomkostningerne.

1.5. Fælles offentlig og privat finansiering

De budgetmæssige begrænsninger hæmmer således i høj grad mulighederne for offentlig finansiering, men der findes dog midler til at give den offentlige finansiering en større løftestangseffekt med hensyn til at tiltrække privat kapital, f.eks. indgåelse af koncessionsaftaler¹⁵, som allerede har vist sig at fungere godt. Koncessionsaftaler om jernbanenettene lå til grund for opsvinget i jernbanetransporten i hele det 19. århundrede som bevis på, at det på daværende tidspunkt var tilstrækkeligt attraktivt og rentabelt at deltage i finansieringen, selv om det i langt de fleste lande var et kongeligt prerogativ, således at de private investorer kun stod for lægning af skinnerne og forvaltning af infrastrukturen. I nyere tid er koncessionsaftaler om motorveje og lufthavne blevet almindelig praksis i ganske mange lande, hvor systemet har bevist, at det virker¹⁶. De franske, italienske og spanske motorvejsnet er i vidt omfang anlagt fra 1950'erne og frem på grundlag af koncessioner, som har muliggjort en hurtig udvikling af denne infrastruktur, uden at det har medført massiv gældsætning for staten.

Offentlige-private partnerskaber er i dag en reel mulighed, når det gælder finansiering af transportinfrastruktur i Europa, men er forbundet med mange hindringer af økonomisk, juridisk og i visse tilfælde politisk art. Kommissionen mener, at man bør udbrede god praksis og på lidt længere sigt ajourføre de gældende fællesskabsregler på området for at gøre denne form for partnerskaber endnu mere attraktive, navnlig for de private investorer. Denne revision af den traditionelle forvaltningslovgivning på koncessionsområdet er allerede indledt i visse medlemsstater.

Kommissionen vil i denne sammenhæng udarbejde en grønbog om offentlige-private partnerskaber og fællesskabslovgivningen om offentlige kontrakter. Formålet med grønbogen er at iværksætte en omfattende offentlig høring om hurtig udvikling af de forskellige former for offentlige-private partnerskaber og det fællesskabsretlige grundlag for offentlige kontrakter. Grønbogen skal for at skabe en debat på et velinformeret grundlag indeholde en analyse af den aktuelle situation, afdække de områder, hvor der kan være usikkerhed omkring lovgivningen, og præsentere de forskellige fremtidige muligheder. Høringen skal give Kommissionen mulighed for at vurdere, om lovgrundlaget bør forbedres og/eller suppleres for at give de økonomiske operatører bedre adgang til de forskellige offentlige-private partnerskabsoperationer i EU. I forbindelse med det transeuropæiske transportnet skal de offentlige-private partnerskaber opfylde en række grundlæggende betingelser:

- (1) Det pågældende projekt skal være klart og tydeligt defineret.
- (2) Der skal være en klar og vedholdende politisk vilje til stede, så der ikke rejses tvivl om de igangsættende beslutninger.
- (3) De deltagende aktører skal arbejde på at sikre et partnerskab af høj kvalitet.

¹⁵ Eller andre former for offentlige-private partnerskaber, som bygger på princippet om deling af risici og overskud mellem den offentlige og den private sektor.

¹⁶ Via enten reelle eller fiktive bompengesystemer (Shadow Tolls).

- (4) Der skal være fuld åbenhed omkring omkostninger, koncessionsvilkår og driftsvilkår og hele projektet mere generelt. Det drejer sig navnlig om at sikre, at private investorer ikke tvinges til at skulle dække en række meromkostninger i forhold til de overslag, de baserede sig på på det tidspunkt, de blev udvalgt til at deltage i partnerskabet.
- (5) Der skal foreligge klart formulerede finansielle garantier og et detaljeret og stabilt juridisk grundlag.
- (6) Projektet skal være veldimensioneret ud fra et økonomisk synspunkt.
- (7) Projektet skal have kapacitet til at give afkast inden for rimelig tid, evt. også via andre aktiviteter i tilknytning til projektet.
- (8) Projektet skal operere med deling af indtægterne ud over et på forhånd fastsat beløb - minimumsbeløbet for det af staten garanterede afkast (uden at dette afkast dog skal kunne sidestilles med skjult støtte).
- (9) Projektet skal også operere med klar og detaljeret deling af risiciene på en sådan måde, at den enkelte partner får kontrollen med den risiko, han er bedst i stand til at påtage sig.

Disse betingelser er ikke altid opfyldt i praksis. Det, disse projekter kan tilbyde, er en (lav) finansiell forrentning på lang sigt og en til tider høj risiko i forbindelse med anlægsfasen og driften (trafikken). Den komplekse karakter af offentlige-private partnerskaber resulterer også i en situation, hvor de ovennævnte kriterier, som er nødvendige for succes, sjældent er korrekt overholdt i relation til alle elementer i et større projekt inden for det transeuropæiske transportnet. Hvad angår de grænseoverskridende dele af et givet projekt samt veldefinerede strækninger på et transeuropæisk transportnet, er det ikke desto mindre i praksis muligt at respektere disse betingelser, og det vil uden tvivl vække interesse hos private investorer.

Samtidig skal man heller ikke undervurdere de øvrige begrænsninger, der gør sig gældende i denne proces:

- (1) En vis tilbageholdenhed hos nogle medlemslande med hensyn til at give opbakning til offentlige-private partnerskaber.
- (2) De stadig længerevarende forhandlinger om denne type projekter, som afholder mange private fra at deltage.
- (3) Omkostningerne ved at deltage i udbud, som normalt er proportionale med projektets størrelse og kompleksitet.
- (4) Ønsket om et afkast på kort sigt, på trods af at det som regel drejer sig om langsigtede - eller endog meget langsigtede - projekter.
- (5) Den politiske situation, der til tider er omskiftene, hvilket skaber usikkerhed, som påvirker projektets rentabilitet og kan afskrække private investorer.

De offentlige-private partnerskaber er et attraktivt redskab, som benyttes i stadig højere grad i mange sektorer, men hvis succes afhænger af tilstedeværelsen af en række faktorer eller forudsætninger: der skal være tale om projekter af begrænset

omfang og projekter, hvor afkast og risici let lader sig beregne, typisk motorveje, broer eller lufthavne. Sådanne partnerskaber kan også være nyttige, når private investorers deltagelse giver mulighed for at maksimere resultaterne og opnå en bedre styring af omkostningerne, end det er tilfældet med tilsvarende projekter, der forvaltes af det offentlige. Derimod er denne løsning sjældent neutral med hensyn til prisen, som i mange tilfælde er højere end prisen ved en rent offentlig finansiering på grund af de højere transaktionsomkostninger¹⁷ og kapitalomkostninger for de private investorer. Det er klart, at offentlige-private partnerskaber ikke må betragtes som et "mirakelmiddel" for den offentlige sektor i en situation med meget stramme budgetter. Erfaringerne viser tværtimod, at et dårligt forberedt offentligt-privat partnerskab kan medføre ganske høje omkostninger for den offentlige sektor. De tekniske karakteristika, den strukturbetingede kompleksitet og de politiske usikkerhedsmomenter, der indvirker på driftsvilkårene for jernbaneprojekterne i det transeuropæiske transportnet, gør denne type projekter specielt vanskelige i forhold til de eksisterende eksempler på offentlige-private partnerskaber. Derfor bør man meget nøje følge det eksperiment, den franske og den spanske regering har sat i gang i form af en koncessionsaftale med et privat konsortium om driften og bygningen af den internationale strækning Perpignan-Figueras på det prioriterede projekt nr. 3, TGV Syd. Generelt vil den åbning af jernbanemarkedet for konkurrence, som allerede er påbegyndt på EU-plan, medføre en forbedring af jernbaneselskabernes kommercielle tjenester og gøre det endnu mere attraktivt at investere i denne type projekter.

¹⁷ Navnlig i tilknytning til afdækning, deling og dækning af risici.

1.6. Finansiering, som forudsætter en bedre tilpasset ramme

Erfaringerne med finansiering af projekter via offentlige-private partnerskaber er typisk begrænset til infrastrukturer, hvortil udgifterne er langt mindre end de forventede udgifter til de store transeuropæiske infrastrukturprojekter, som i øjeblikket er på undersøgelsesstadiet¹⁸. Jo mere den private sektor deltager i sådanne projekter, jo mere nødvendigt bliver det at indføre garantiordninger, og bl.a. de seneste offentlige-private partnerskaber omfatter garanti for finansiel kompensation til koncessionshaveren, såfremt den faktiske trafik bliver mindre end forventet, hvilket i visse tilfælde kan vise sig at blive særdeles dyrt for staten. I denne forbindelse kan man tilsyneladende vanskeligt forestille sig én enkelt model for offentlige-private partnerskaber, når man betænker, hvor forskelligartede projekter der er tale om, og det forekommer mere hensigtsmæssigt at operere med løsninger, som i højere grad er skræddersyede til det enkelte projekt. Der bør imidlertid sættes på at udvikle offentlige-private partnerskaber på transeuropæisk plan, som er rettet mod helt specifikke projekter eller dele af projekter¹⁹, som giver mulighed for at finde løsninger på disse problemer (veje - lufthavne²⁰ - terminaler - havne). Der er behov for nytænkning, nyskabende aftaler og en ny og bredere fortolkning af begrebet "offentlig" for at støtte denne udvikling på fællesskabsplan. Koordineringen mellem de forskellige aktører i et projekt (de være sig offentlige eller private) har vist sig at være et af de aspekter, som er mest afgørende for et projekts succes, navnlig når det drejer sig om infrastruktur på tværs af landegrænser. Det er således et særdeles kompliceret forehavende at få oprettet en struktur, der kan forvalte projektet og påtage sig ansvaret for dets finansiering.

Transportnettet er karakteriseret ved, at det er meget forskelligartede projekter, der skal gennemføres, med en livscyklus, som i visse tilfælde spænder over flere århundreder, og som er forbundet med meget store risici (finansielle, tekniske, miljømæssige og politiske) og dermed også stor usikkerhed omkring forrentningen. Det kan derfor ikke nytte at søge en enkelt fælles løsning på problemet omkring finansiering af infrastruktur. Man skal tværtimod gøre brug af mange forskellige instrumenter, som skal kunne kombineres indbyrdes, og som skal være tilpasset de enkelte kategorier af projekter. I den sammenhæng er det væsentligt at oprette fælles strukturer til forvaltning af projekter, og de skal være i stand til at overvinde både finansielle og administrative bindinger.

¹⁸ Som eksempel kan nævnes, at alene den internationale strækning på projektet Lyon-Torino forventes at komme til at koste over 6,5 mia. EUR, medens udgifterne til Brenner-strækningen kommer til at ligge tæt på 5 mia. EUR.

¹⁹ HSL Zuid er et typisk eksempel. 20% af projektet svarende til suprastrukturerne finansieres med privat kapital, medens de offentlige midler anvendes til bygning af infrastrukturer og dækning af samtlige risici ved projektet.

²⁰ I Grækenland er den nye lufthavn, Athen Spata, opført og samfinansieret af et konsortium af private virksomheder og banker samt af strukturfondene. For at sikre tilstrækkelige indtægter indeholdt koncessionsaftalen en bestemmelse om, at den eksisterende lufthavn skulle lukkes, når den nye lufthavn åbnede.

I en situation, som er præget af knappe ressourcer, skal målet være at skabe nogle rammer, som er mere velegnede til finansiering af større transportinfrastrukturer ved primært at gøre brug af de eksisterende instrumenter, som dog bør udbygges og styrkes.

Med hensyn til rammerne for f.eks. offentlige-private partnerskaber har Kommissionen allerede i vidt omfang imødekommet dette krav for mere end fire år siden med offentliggørelsen af en meddelelse om finansiering af projekter inden for det transeuropæiske transportnet ved hjælp af offentlige-private partnerskaber²¹, som opstiller en række klare forudsætninger for etableringen af offentlige-private partnerskaber i forbindelse med infrastrukturprojekter. Også TEN-finansforordning nr. 1655/1999 indeholder bestemmelser om støtte til at rejse risikovillig kapital (højst 1% af budgettet for det transeuropæiske transportnet) - med Den Europæiske Investeringsbank som initiativtager - for at medvirke til etableringen af partnerskaber mellem den offentlige og den private sektor i forbindelse med transeuropæiske transportnetprojekter.

Fællesskabet råder i realiteten over fire budgetinstrumenter, der kan anvendes til finansiering af større transeuropæiske transportinfrastrukturer:EFRU, Samhørighedsfonden, førtiltrædelsesinstrumentet til finansiering af strukturforanstaltninger (ISPA)²² og den særlige budgetpost for de transeuropæiske net, hvorfra der kan ydes støtte i form af tilskud. Der står allerede nu i forordningen om Samhørighedsfonden, at *"Kommissionen støtter med henblik herpå de støttemodtagende medlemsstaters bestræbelser på, at støtten fra Fonden i videst muligt omfang virker som løftestang, ved at tilskynde til øget anvendelse af private finansieringskilder"*. I realiteten kan Fællesskabet viaEFRU eller Samhørighedsfonden medfinansiere projekter baseret på et offentligt-privat partnerskab²³. Det kan lade sig gøre på grund af den høje støttesats, disse fonde opererer med. Efter udbytterige drøftelser mellem Kommissionen og Grækenland har sidstnævnte besluttet at etablere offentlige-private partnerskaber for visse græske vejprojekter, så de midler, der derved "spares", kan anvendes til jernbaneprojekter.

Det er desuden vigtigt at understrege, at der de seneste år er gjort store fremskridt med hensyn til de økonomiske og lovgivningsmæssige rammer samt finansieringsinstrumenterne, således at det i dag - i hvert fald rent teoretisk - er blevet lettere at etablere offentlige-private partnerskaber. I denne forbindelse skal der henvises til Kommissionens tidligere initiativer på området:

- I en fortolkende meddelelse af 29. april 2000 redegjorde Kommissionen for de gældende fællesskabsregler på koncessionsområdet. I øjeblikket er koncessioner ikke omfattet af direktiverne om offentlige kontrakter (med undtagelse af koncessioner på anlægsarbejder, som skal opfylde visse bestemmelser i direktiv 93/37/EØF). Kommissionen redegjorde i den fortolkende meddelelse for de principper, der er afledt af EF-traktatens bestemmelser om de grundlæggende frihedsrettigheder, navnlig forpligtelsen til at sikre fri konkurrence og

²¹ KOM(97) 453, meddelelse fra Kommissionen om offentlige/private partnerskaber med henblik på transeuropæiske transportnetprojekter.

²² Kommissionens tjenestegrene er i færd med at undersøge, hvilke modeller for offentlige-private partnerskaber, der vil kunne støttes med ISPA-midler. GD REGIO, Guidelines for Successful Public-Private Partnerships (marts 2003).

²³ Det er hensigten, det også skal gælde for ISPA.

ligebehandling. Domstolen har bekræftet denne fortolkning bl.a. i Telaustriadommen²⁴.

- I forbindelse med omarbejdelsen af direktiverne om offentlige kontrakter²⁵ benyttede Kommissionen lejligheden til at indføre en ny procedure for indgåelse af kontrakter, den såkaldte "konkurrenceprægede dialog". Denne procedure gælder for komplekse kontrakter, navnlig når den ordregivende myndighed ikke er i stand til at definere, hvilken teknisk løsning der bedst tilfredsstiller behovet, eller hvilke juridiske og/eller finansielle vilkår der er mest velegnede til et givet projekt. Denne procedure tillader, at der sideløbende føres dialog med forskellige tilbudsgivere på det indledende stadium. Når først den ordregivende myndighed kan angive, hvilken eller hvilke løsninger der bedst imødekommer behovene, "lukkes" dialogen, hvorefter der afgives bud, og buddene gennemgås og evalueres.
- I juli 2000 vedtog Kommissionen ligeledes et forslag til forordning om ændring af den tidligere forordning om statsstøtte (Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70) for at tillade visse former for statsstøtte til etableringen af offentlige-private partnerskaber.
- Den fælles valuta indebærer betydelige fordele, når det gælder finansieringen af grænseoverskridende projekter, ved bl.a. at eliminere kursrisikoen.

2. SKITSERING AF EN LØSNING

Der er behov for en helt ny løsningsmodel for at fremme en ny finansieringskultur for transportinfrastruktur i Europa i overensstemmelse med artikel 155 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (*Fællesskabet kan støtte medlemsstaternes finansielle indsats, og Kommissionen kan i snævert samarbejde med medlemsstaterne tage ethvert egnet initiativ for at fremme denne (finansielle) samordning*), samtidig med at det bliver lettere at skabe synergi mellem den offentlige og den private sektor.

Man skal huske på, at transportinfrastrukturen har afgørende betydning for en effektiv økonomi, fordi den giver mulighed for at øge vækstpotentialet gennem stordriftsbesparelser og netbesparelser²⁶. Alle de forskellige muligheder bør udforskes for at opnå en mere effektiv forvaltning af de begrænsede ressourcer og finde eventuelle nye finansieringskilder. Det forudsætter bl.a., at der indføres **fælles** forvaltningsinstrumenter for hvert enkelt projekt. Den nye foreslåede løsningsmodel bygger således på en hel vifte af muligheder:

1. **Bedre synergi mellem de offentlige investeringer**: Uanset hvilken finansieringsform, der vælges som den primære - offentlig eller privat - gør de vigtigste transeuropæiske transportprojekters størrelse, kompleksitet og grænseoverskridende

²⁴ Sag C-324/98, dom af 7. december 2000.

²⁵ KOM(2000) 275 endelig.

²⁶ Den ekstra afledte trafik og de muligheder for nye trafikforbindelser, et net får, når der tilføjes et nyt knudepunkt. De manglende led skaber ekstraordinære netvirkninger (som eksempel kan nævnes højhastighedslinjen syd om Paris). Et net skal op på en kritisk masse for at klare sig i konkurrencen og har derfor behov for omfattende og samordnet finansiering. Der er derfor behov for en mere omfattende og samordnet finansiering.

karakter det ekstra nødvendigt at **fastlægge en prioritering og koordinere de finansielle midler.**

2. **Etablering af juridiske og finansielle forvaltningstrukturer, der er baseret på modellen for den europæiske selskabsret:** Etableringen af sådanne strukturer, som er udformet specifikt med henblik på hvert enkelt større projekt, og som tilgodeses i lovgivningen om Det Europæiske Selskab, vil kunne sikre den åbenhed og koordinering - af såvel juridisk som finansiell art - der savnes i mange af de finansielle konstruktioner, som anvendes i forbindelse med sådanne infrastrukturprojekter.

3. **En aktiv indsats for at inddrage private investorer** vil kræve nyskabende og mere smidige regler og politisk mod til at fjerne de krav og begrænsninger, der er nævnt i punkt 1.5. Blandt de muligheder, som allerede er afprøvet i praksis, bør følgende fremhæves:

a) Koncessionsordninger, som overlader hovedparten af risiciene til den private investor; sådanne ordninger bygger på en aktiv styring af efterspørgslen.

b) Forskellige ordninger, der giver de private partnere mulighed for at intervenere allerede i projekteringsfasen, det gælder f.eks. den ordning, der er baseret på det private initiativ, og den konkurrencebaserede ordning, der tager udgangspunkt i generelle funktionelle krav ("output specifications").

c) Brug af kvalitetsindikatorer og klausuler vedrørende projektets forløb, som giver den private investor mulighed for at få forrentet den indledende investering i hele projektets levetid.

d) Muligheden for at udbygge disse metoder i forbindelse med flere indbyrdes sammenhængende projekter (eventuelt på tværs af landegrænserne).

Det er vigtigt at sikre, at disse løsninger er forenelige med kravene om åbenhed og ligebehandling. F.eks. viser erfaringen således, at medlemslandene ofte har problemer med at forene det private initiativ med kravet om åbenhed og ligebehandling af alle potentielle tilbudsgivere. Visse medlemslande hævder oven i købet, at det, såfremt initiativet kommer fra den private sektor, ikke længere er nødvendigt at sikre konkurrence, hvilket helt klart er i strid med traktaten.

4. **Et stabilt og forudsigeligt regelsæt på fællesskabsplan vedrørende betalingen** for brugen af infrastruktur. Det vil sikre en mere effektiv udnyttelse af infrastruktur og dermed gøre dem mere rentable og tiltrækkende for investorerne. Det vil samtidig medvirke til at forbedre servicekvaliteten, når der på denne måde skaffes ressourcer til at finansiere vedligeholdelsesudgifterne. Det mere nøjagtige billede af de deraf følgende transportomkostninger vil i visse veldefinerede tilfælde gøre det muligt at refundere investeringerne. Med fremlæggelsen af et forslag om et lovgivningsinstrument gennem ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge køretøjer ("euro-vignetten") inden juni 2003 - som opfølgning på Det Europæiske Råd i Bruxelles den 20.-21. marts 2003 - skabes der mulighed for en fællesskabsløsning på spørgsmålet om betalingen for brugen af infrastruktur, og det vil samtidig fastlægge vilkårene for at gennemføre krydsfinansiering, sådan som det anbefales i hvidbogen om transport.

5. Endelig kan det også overvejes at **forøge de øremærkede midler til det transeuropæiske transportnet og optage lån eller stille fællesskabsgarantier** for andre lån, som tager specifikt sigte på de prioriterede projekter i det transeuropæiske transportnet.

3. PÅ VEJ MOD EN BEDRE SAMORDNING OG SYNERGIER, SOM BYGGER PÅ NYE STRUKTURER

3.1. Fondene

Europa-Parlamentet²⁷ taler i sin beslutning om hvidbogen om en fælles transportpolitik til fordel for, at der "*oprettes en europæisk transportfond, som skal være et finansielt instrument med betydelige budgetbevillinger og finde anvendelse i alle EU's medlemsstater inden for alle transportformer*". Foruden dette forslag, hvis rækkevidde og indhold endnu ikke er fastlagt præcist, er det fortsat vigtigt at samordne forvaltningen af alle offentlige og private fonde, der er øremærket til det transeuropæiske transportnet. De offentlige midler - det være sig nationale midler eller fællesskabsmidler - synes ikke at blive udnyttet optimalt i praksis. Disse midler bliver i forbindelse med det transeuropæiske transportnet i mange tilfælde spredt på et stort antal projekter, uden at der tages hensyn til nogen egentlig prioriteringsrækkefølge. Denne spredning af ressourcerne har i visse tilfælde en negativ indvirkning på udviklingen af det transeuropæiske transportnet, hvilket de store forsinkelser i gennemførelsen af disse projekter vidner om.

Kommissionens forslag om at forhøje sin maksimale andel i finansieringen af transeuropæiske transportnetprojekter fra 10 til 20% er udtryk for et ønske om at koncentrere midlerne på et begrænset antal prioriterede projekter med høj transeuropæisk merværdi. Det forhold, at der således lægges vægt på bestemte infrastrukturer, som samtidig skal have øgede offentlige fællesskabsmidler, vil også være et kraftigt signal til de markeder, hvor det offentlige er stærkt involveret, om disse projekters betydning, hvilket skulle gøre det lettere også at skaffe ressourcer fra andre kilder til de pågældende projekter.

3.2. Strukturere

Hvad angår aktiv fremme og samordning af grænseoverskridende projekter inden for det transeuropæiske net kunne idéen om at skabe en europæisk struktur, som kunne spille en rolle som initiativtager og katalysator for disse projekter, med fordel videreudvikles.

3.3. Koordineringen af hvert enkelt projekt: Oprettelse af juridiske enheder af transnational karakter

Europæiske Økonomiske Firmagrupper (EØFG) kan være velegnede til at udfylde denne funktion i projektets indledende faser (forundersøgelser), men har vist sig at være langt mindre fleksible i selve anlægsfasen, fordi partnerne i EØFG har et ubegrænset ansvar, der ikke blot svarer til deres deltagelse. Netop fordi der er så mange aktører involveret i gennemførelsen af et europæisk projekt, og det kræver så store finansielle midler og teknisk ekspertise, er det vigtigt, at de midler, der

²⁷ Beslutning af 12. februar 2003. Ordfører Juan de Dios Izquierdo Collado. Punkt 82.

anvendes til projektet, administreres samordnet i hele gennemførelsesfasen og ikke kun i den indledende fase. Det er derfor afgørende nødvendigt at finde et juridisk instrument, der giver mulighed for en mere effektiv koordinering på et transnationalt niveau.

Rådets godkendelse den 8. oktober 2001 af statuten for Det Europæiske Selskab er et skridt på vejen til en løsning. Med direktivets ikrafttræden i 2004 vil der gælde enklere regler og kunne opnås betydelige stordriftsbesparelser, når der skal oprettes selskaber til at forvalte projekter på tværs af landegrænser. Inden for rammerne af sådanne Europæiske Selskaber og i fuld overensstemmelse med fællesskabslovgivningen om offentlige kontrakter bliver det muligt at oprette projektforetager for hvert enkelt større grænseoverskridende transeuropæiske transportnetprojekt ved at gøre brug, om ikke af selve strukturen, så i det mindste af ånden i et joint venture som Galileo.

En sammenhængende juridisk struktur er en afgørende forudsætning for at sikre projekternes succes, navnlig med hensyn til at skaffe den nødvendige finansiering til de projekter, der går på tværs af landegrænser. I denne sammenhæng har Det Europæiske Selskab den afgørende fordel, at der er tale om en enkelt juridisk person, som kan operere i flere forskellige medlemslande. Dette aspekt blev i øvrigt allerede fremhævet af Eurotunnel som en fordel, som betød, at man kunne undgå at skulle overholde både de britiske og de franske lovbestemmelser og forskrifter "oven i hinanden". I denne henseende vil Det Europæiske Selskab have en yderligere psykologisk fordel: hvis f.eks. et fransk selskab fusioneres med et italiensk, bliver det nye selskab ikke italiensk, men europæisk.

Det Europæiske Selskab vil være undergivet en fællesskabslovgivning, som gælder direkte i alle medlemslandene, eller i givet fald af lovgivningen i det land, hvor selskabet er registreret.

- I denne sammenhæng vil oprettelsen af sådanne europæiske foretagender til at forvalte hvert enkelt større transeuropæiske transportnetprojekt kunne vise sig at indebære ganske betydelige fordele. Hvis man beslutter at lade et selskab forvalte et transeuropæisk transportnetprojekt, vil selskaber, som er etableret i mere end én medlemsstat, kunne gå sammen og operere i hele EU og navnlig i de to lande, der berøres af projektet.
- Ud fra et finansielt synspunkt kan oprettelsen af et selskab give de forskellige involverede aktører mulighed for at få et helt klart billede af projektets økonomiske og finansielle situation, hvilket næppe lader sig gøre, hvis man gør brug af flere selskaber, som er undergivet forskellig lovgivning.
- Den kendsgerning, at der kun skal oprettes ét selskab, vil også gøre det muligt at nedbringe de administrative og juridiske omkostninger. Sådanne besparelser er normalt ganske store, når det drejer sig om et multinationalt konsortium.
- Spørgsmålet om valg af beskatningssted er formentlig et af de vigtigste emner og er hidtil ikke blevet behandlet tilstrækkeligt indgående, især ikke når man betænker, at det er et spørgsmål, der kræver enstemmighed i Rådet. Her gælder det, at foretagenderne bør være frit stillet til at vælge, hvilken lovgivning der skal gælde, hvis blot de har en afdeling i det pågældende land. Det Europæiske Selskab vil dermed kunne gøre det mere attraktivt for private investorer at

deltage i sådanne projekter²⁸. Navnlig vil oprettelsen af et Europæisk Selskab ved en fusion ikke medføre omgående beskatning af en endnu ikke frigjort værditilvækst, hvilket vil være en fordel i forhold til den normale lovgivning.

- En bedre koordinering skal give mulighed for stordriftsbesparelser og give projekterne tilstrækkelig pondus til, at der kan optages lån på kapitalmarkederne. Således vil det forhold, at der kun er tale om ét enkelt selskab, f.eks. gøre det lettere at indgå en samlet finansieringsaftale om projektet på grundlag af et konkurrencebaseret udbud.
- Det vil også gøre det lettere at fordele opgaver, ansvar og risici mellem de forskellige aktører, navnlig mellem aktørerne fra den offentlige og den private sektor. Det vigtigste er at sikre, at opgaverne for denne type selskab er klart defineret. Selskabets hovedopgave skal være at gennemføre det transnationale projekt så effektivt som muligt ved at samle de offentlige²⁹ og eventuelt private midler. For at garantere fuld åbenhed omkring disse selskaber bliver det nødvendigt at indføre en tilsynsordning, så der er sikkerhed for, at de beslutninger, der træffes, også afspejler de retningslinjer, der er fastlagt af de offentlige myndigheder, dvs. både de nationale myndigheder og fællesskabsmyndighederne. I denne sammenhæng vil Det Europæiske Selskab med sin smidige struktur give mulighed for at gøre brug af såvel det monistiske system (med en bestyrelsesformand i spidsen for en bestyrelse) som det dualistiske system (med en direktion og et tilsynsorgan).

Det skal også understreges, at Det Europæiske Selskab giver mulighed for i højere grad at inddrage medarbejderne i kontrollen med selskabets virke enten via arbejdsmarkedsforhandlinger eller via de minimumsforskrifter, som allerede nu er fastsat i forordningen. Disse aspekter er særligt vigtige i forbindelse med jernbanetransportinfrastruktur, som er et område, hvor arbejdsmarkedets parter i de fleste medlemslande stadigvæk lægger stor vægt på foretagendets tilknytning til det offentlige.

3.4. Udvikling af nye fællesskabsfinansieringsinstrumenter

Næsten ti år efter offentliggørelsen af Kommissionens hvidbog, Vækst, Konkurrenceevne og Beskæftigelse, der indeholder forslag om fællesskabslån til finansiering af de transeuropæiske net, fremgår det med al ønskelig tydelighed, at de eksisterende finansierings- og budgetinstrumenter er helt utilstrækkelige, når man betænker de stadigt større forsinkelser i gennemførelsen af programmet for det transeuropæiske transportnet og navnlig de prioriterede projekter. Det er i denne forbindelse værd at erindre om, at **Det Europæiske Råd** (forsamlet i Bruxelles i december 1993) vedtog, at der skulle sikres supplerende finansiering i fornødent omfang, så de prioriterede projekter ikke blev bremset af finansielle hindringer, som kunne spænde ben for gennemførelsen. Til dette formål opfordrede Det Europæiske

²⁸ Bortset fra helt specifikke tilpasninger af den gældende skattelovgivning er der endnu ikke fundet en løsning på problemet omkring beskatningsreglerne for Det Europæiske Selskab, således som det er tilfældet for alle andre virksomheder med afdelinger i flere lande. Foreløbig er det planen, at selskabet selv skal kunne vælge sit skattemæssige hjemsted, hvis blot det har mindst én afdeling i det land, hvor det ønsker at operere. Formålet på længere sigt er at operere med ét enkelt konsolideret skattemæssigt hjemsted på EU-plan i relation til selskabsskatten.

²⁹ Jf. Øresundskonsortiet.

Råd Rådet (øko-fin) til i samarbejde med Kommissionen og Den Europæiske Investeringsbank at undersøge mulighederne for at tilvejebringe yderligere op til 8 mia. ECU om året i form af lån til de operatører, der arbejdede med anlæggelsen af disse net. Den mulighed, der her blev åbnet op for, måtte dog ikke gå imod bestræbelserne på at nedbringe det offentlige gæld i medlemslandene og sikre stabiliteten på kapitalmarkederne.

Den omlægning og omprogrammering af de finansielle ressourcer, Det Europæiske Råd i Berlin traf beslutning om, den anden- igangværende - revision af de overordnede retningslinjer for det transeuropæiske transportnet (alle transportformer under ét) og udformningen af et transeuropæisk net for konkurrencebaseret jernbanegodstransport er led i et nyt politisk fremstød for det transeuropæiske transportnet i det udvidede EU. Det er alt sammen noget, der bør lægges stor vægt på i forbindelse med den kommende revision af de finansielle overslag.

Det er i den forbindelse vanskeligt at forestille sig, hvordan EU kan komme uden om at drøfte en væsentlig forøgelse af fællesskabsstøtten til gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet. Dette foregriber på ingen måde det igangværende arbejde vedrørende de nye finansielle overslag, men illustrerer det transeuropæiske nets særlige vilkår, hvor tidshorizonten langt overskrider de finansieringsperioder, der traditionelt regnes med. En fremtidig forøgelse af fondsmidlerne, der er afsat til etableringen af transeuropæiske net, kunne gøre det muligt at anlægge hovedfærdselsårerne, som danner forbindelsesled mellem de forskellige lande i det udvidede EU.

3.5. EU-garantier for de politiske risici i relation det transeuropæiske transportnet

Garantier er et meget vigtigt element i udlånsvirksomhed, fordi de giver dækning for den til lånet knyttede risiko, også selv om de ikke er offentligt synlige på samme måde som lån. Det skal understreges, at reglerne om overvågning af de offentlige underskud ikke vedrører lånegarantier fra statslige og regionale myndigheders side. Det betyder, at der med sådanne offentlige garantier vil kunne skabes den fleksibilitet, der er nødvendig for at imødegå de nuværende budgetmæssige bindinger.

Afsnit XV i traktaten³⁰ omhandler muligheden for en fællesskabsaktion i form af en garanti for transeuropæiske transportnetprojekter. Denne mulighed, som er formuleret meget klart, er hidtil kun blevet anvendt en sjælden gang i finansforordningen for det transeuropæiske transportnet til f.eks. støtte til dækning af udgifterne til gebyrer for de lånegarantier, finansieringsinstitutterne stiller, når:

- projektet anses for rentabelt
- der i forvejen er skaffet offentlige og private midler til projektet
- der er bevilget fællesskabsmidler til projektet

³⁰ Traktaten indeholder også andre henvisninger til garantier. I artikel 103, stk. 1, står der således: "En medlemsstat hæfter ikke for og påtager sig ikke forpligtelser indgået af ... en anden medlemsstat, idet dette dog ikke gælder for gensidige finansielle garantier for gennemførelsen af et bestemt projekt i fællesskab". Den Europæiske Investeringsbank kan også stille garantier i henhold til artikel 267, selv om den sjældent gør brug af denne mulighed.

- projektet finansieres delvist med provenuet af brugerbetalingen.

Hvis disse betingelser er opfyldt, burde det kunne overvejes at gøre brug af fællesskabsgarantier eller fællesskabslån³¹.

For aktioner i forhold til tredjelande findes der en garantifond³², hvis aktiviteter dækkes med bevillinger fra fællesskabsbudgettet. Denne garantifond, som er opført på fællesskabsbudgettet, stiller også garantier for Den Europæiske Investeringsbanks lån til tredjelande. I øjeblikket dækker disse garantier politisk betingede risici, dvs. risiko for manglende overførsel af valuta, ekspropriation, væbnede konflikter og interne uroligheder samt forretningsmæssige risici. Rådet har dog opfordret Den Europæiske Investeringsbank til kun at dække den forretningsmæssige risiko med garantier på højst 30% af lånebeløbet.

Med udgangspunkt i disse muligheder på EU-plan kunne man fortolke den politiske beslutning om ikke at gennemføre et projekt som en risiko af politisk karakter begrundet i miljøhensyn, budgethensyn eller lignende; denne fortolkning kunne udvides til også at omfatte manglende gennemførelse af beslægtede projekter på nettet, som er af afgørende betydning for økonomien i et projekt (netrisikoen), og manglende opfyldelse af EU's formelle forpligtelser (åbning af markederne). EU kunne stille garantier til projekter i fællesskab med de medlemsstater, der berøres af disse projekter, og med Den Europæiske Investeringsbank. Disse garantiers væsentligste funktion er at tilkendegive EU's interesse for og tiltro til et bestemt projekt. Det drejer sig om fælles garantier, hvor hovedvægten påhviler de medlemsstater, der får gavn af projektet. EIB's deltagelse i disse garantier ville tilvejebringe teknisk troværdighed, da sidstnævnte vil skulle evaluere projektets sårbarhed over for de dækkede risici, bl.a. i tilfælde af, at en medlemsstat ikke opfylder sine forpligtelser med hensyn til etableringen af transportinfrastruktur eller ændrer sine prioriteter uden forudgående samråd med de øvrige stater eller berørte parter. Eksempelvis kunne det evalueres, hvilken økonomisk risiko projektet Lyon-Torino påføres ved etableringen af en ny trafikforbindelse i Alperne (en fordobling af Fréjus-vejtunnelen og en boret tunnel gennem Mercantour). For at dække disse garantier kunne der oprettes en gensidig risikofond for de forskellige transeuropæiske transportnetprojekter. Som det er tilfældet for alle forsikringssystemer, handler det om at skabe gensidig dækning af risikoen for det størst mulige antal projekter.

Der kunne oprettes en reservefond på vilkår, der fastlægges i samarbejde med EIB, og indbetalingerne til denne foretages af de deltagende virksomheder og de interesserede offentlige myndigheder, heriblandt EU.

³¹ Samme tanke lå bag oprettelsen af Den Europæiske Investeringsfond (EIF) i 1994. I 2000 overtog Den Europæiske Investeringsbank, som også har den fornødne ekspertise på området, ansvaret for denne form for transaktioner.

³² Rådets forordning (EF/EURATOM) nr. 2728/94. I forordningens artikel 3 står der: "Fondens midler skal være af passende størrelse, i det følgende benævnt "målbeløbet". Målbeløbet fastsættes til 10% af Fællesskabets samlede forpligtelse (hovedstol og forfaldne, ikke betalte renter) i forbindelse med hver enkelt transaktion". I forordningens artikel 4, stk. 1, står der: "De tilførsler til Fonden, der er omhandlet i artikel 2, første led, udgør 14% af transaktionsbeløbet, indtil Fonden når op på målbeløbet". Hvilket vil kræve en ændring af forordningerne om disse fonde.

Denne reserve bør have et omfang, som modsvarer sandsynligheden for, at risiciene i begrænset omfang indtræffer. Bidragene fra fællesskabsbudgettet til denne reserve tilvejebringes fra TEN-budgetposten, uden at det er nødvendigt at ændre den gældende forordning, eller eventuelt fra bidrag fra strukturfondene og Samhørighedsfonden. De konkrete konsekvenser af en sådan fremgangsmåde bør undersøges i forbindelse med arbejdet vedrørende de nye finansielle overslag.

KONKLUSIONER

Finansieringen af det transeuropæiske transportnet i det udvidede EU vil kræve, at der fremover sættes ind på følgende områder:

- Øget inddragelse af privat kapital med nyskabende metoder, så man kommer ud over problemet med de nuværende usmidige betingelser, som gør det vanskeligt at etablere offentlige-private partnerskaber.
- Sikring af den fornødne sammenhæng og komplementaritet mellem de strukturer, der skal forvalte denne type projekter, bl.a. med fælles metoder og forvaltningsværktøjer og oprettelsen af nye transnationale enheder.
- Inden for de allerede førte drøftelser om de fremtidige finansielle overslag genoverveje fællesskabsfinansieringens omfang.

DEL II - MOD VEJ MOD EN EUROPÆISK BOMPENGETJENESTE

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

De **elektroniske systemer til opkrævning af vejafgifter**, der også kaldes "automatiske bompengesystemer", blev indført i begyndelsen af 1990'erne på koncessionerede europæiske motorveje, hvor bompengene finansierer anlægget og vedligeholdelsen af infrastrukturer. Hovedformålet med disse er at afkorte ventetiden ved betalingsstationerne og dermed øge kapaciteten. Der er indført forskellige systemer - først på lokalt og senere nationalt niveau, men disse er indbyrdes inkompatible. Denne situation har medført nye vanskeligheder for bilisterne, som (i nogle tilfælde inden for samme byområde) måtte anbringe flere elektroniske brikker på deres forrude, hvis de ønskede at abonnere på disse systemer. Italien, Portugal, Frankrig, Schweiz, Slovenien og Norge råder over nationale, men indbyrdes inkompatible systemer. Væksten i den internationale trafik rejser spørgsmålet om disse systemers inkompatibilitet på europæisk niveau.

Endvidere opstår der **kødannelse, forsinkelser og ulykker i forbindelse med passagen af betalingsstationerne** til skade for brugerne og for miljøet - især i spidsbelastningsperioder eller mere vedvarende ved visse overbelastede stationer på det europæiske vejnet. Automatiske bompengesystemer åbner derimod mulighed for at sætte brugeren og dennes køretøj i centrum af transportsystemet. Det er et fremragende redskab til at nedbringe overbelastningen under den forudsætning, at der er et tilstrækkeligt antal udstyrede vognbaner til rådighed ved betalingsstationerne, og at en stor andel af brugerne tegner abonnement (og dermed at udstyret installeres i et betydeligt antal køretøjer). Dette gør det muligt først og fremmest at adskille abonnenterne fra de lejlighedsvis brugere ved ankomsten til betalingsstationen, eller når de nærmer sig denne. Abonnenterne kan passere i dedikerede vognbaner, hvor de ikke har behov for betjening, og hvor de kan passere uden at skulle standse omend med meget lav hastighed. Dette gælder også, selv om vognbanen er udstyret med bom, idet denne er dimensioneret til formålet. Den maksimale kapacitet for en vognbane, der er udstyret med en bankkortautomat eller bemandet, er blot 120 køretøjer i timen, medens en vognbane med automatisk opkrævning kan betjene mellem 200 og 300 køretøjer i timen afhængig af konfigurationen.

Ved at fjerne flaskehalse og forbedre trafikafviklingen nedbringer den automatiske opkrævning også antallet af ulykker, og dermed forbedres færdselssikkerheden for brugerne. Da den kontante betaling ved betalingsstationerne mindskes, begrænses risiciene ved pengetransporten også.

Endelig kan automatisk opkrævning være nøglen til **udviklingen af informationssamfundet inden for vejtransport**, idet det udstyr, der allerede er installeret i køretøjer, vil gøre det muligt at indsætte færdselssikkerhedstjenester, og telematiktjenester, som vil skabe en merværdi for de rejsende: et automatisk nødopkald ved ulykker, tidstro information om trafikafviklingen eller rejsetider o.s.v. Dermed bidrager systemet til at styrke den europæiske elektronikindustri, som er førende på området, og som opfordrer til at gennemføre tekniske standarder, således at en fragmentering af markedet kan undgås. Bilproducenterne vil i øvrigt også få mulighed for at integrere udstyret til automatisk betaling i nye køretøjer.

2. STATUS OVER STANDARDISERINGSARBEJDET

Alle de nuværende automatiske bompengesystemer bygger på en **mikrobølgeteknologi over kort distance**, og der findes talrige varianter af denne på markedet. I flere år har man arbejdet med standardiseringen inden for Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN), og i januar 2003 er et udkast til endelig standard vedtaget. Dette udkast omfatter imidlertid to varianter.

CEN vedtog **præstandarder** i 1997, men disse sikrede ikke kompatibiliteten mellem systemerne og kunne tolkes forskelligt. Dette har ført til, at der i dag findes de to ovennævnte varianter i Europa. Uden for disse præstandarder findes der også mange andre, ældre systemer, som er udbredt over et stort område og har mange abonnenter.

Der er nu behov for et EU-direktiv, som kan sikre overgangen til indbyrdes kompatibilitet i fremtiden mellem de forskellige systemer fra et brugersynspunkt, for i modsat fald vil de forskellige medlemsstater fortsat etablere nationale, teknisk inkompatible automatiske bompengesystemer og dermed skabe yderligere vanskeligheder for den internationale vejtransport og hindre det indre markeds funktion. Uden dette direktiv vil bilisterne skulle udstyre deres køretøjer med flere medlemsstaters elektroniske enheder for at kunne cirkulere uden problemer på det europæiske vejnet.

Dette direktiv bygger på det forberedende arbejde, der er udført inden for F&U-rammeprogrammerne og i forbindelse med de transeuropæiske net.

3. ADGANG TIL BOMPENGESESYSTEMER I NYE MEDLEMSSTATER OG SITUATIONEN FOR LASTVOGNE

Automatiske bompengesystemer, der oprindeligt blev anvendt i få lande, udbredes nu i hele Europa. En række europæiske lande har for nylig etableret eller planlægger at etablere automatisk opkrævning som et redskab til at regulere trafikken, enten i byområder (Nederlandene og Det Forenede Kongerige) eller for visse kategorier af køretøjer (lastvogne i Tyskland, Østrig og Schweiz). Visse af disse lande retter opmærksomheden mod de nyeste teknologier som satellitpositionsbestemmelse (kaldet GNSS: GPS og med tiden GALILEO) i forbindelse med mobil kommunikation (ifølge GSM/GPRS-standarden). Med dette valg undgår de bl.a. betydelige investeringer i udstyr langs vejnettet, og de kan anvende den mest avancerede teknologi, idet de regner med en yderligere udvikling af satellitnavigationssystemer og navnlig GALILEO. De satser således på en referenceteknologi i forbindelse med den fremtidige udvikling inden for vejtransport. Det er ikke nødvendigt at afvente den operationelle gennemførelse af GALILEO i 2008, idet forløberen EGNOS-systemet allerede fra 2004 gør positionsbestemmelsen mere nøjagtig, end det er muligt med GPS alene. Satellitpositionsbestemmelse kombineret med mobil kommunikation er også den eneste løsning, som åbner mulighed for en ukompliceret anvendelse af "zoneopkrævninger", dvs. opkrævninger for køretøjer, der kører ind i eller forlader et givet geografisk område (f.eks. et byområde). Andre lande foretrækker imidlertid en mere konventionel løsning afhængig af deres afgiftspolitikker og udformningen af deres vejnet, og de satser fortsat på mikrobølgeteknologien.

Medlemsstaterne har ingen planer om at udnytte andre teknologier end mikrobølgeteknologi eller kombinationen af GPS/GSM til at etablere nye bompengesystemer.

Automatisk opkrævning i Europa vil fremover bygge på mangeartede anvendelser af tre teknologier, som vil kunne skabe reelle problemer for de rejsende. Eksempelvis kan situationen for lastvogne undersøges nærmere. Disse har allerede i flere år betalt en afgift i Schweiz, der er transitland for en betydelig andel af den transalpine vejtransport. Til dette formål skal deres førerhus udstyres med en kompleks anordning, som politi og toldmyndigheder skal kunne se udefra, så dens funktion og korrekte anvendelse kan verificeres visuelt. Med det schweiziske system kombineres anvendelsen af mikrobølgesystemet DSRC og GPS. Østrig meddelte i slutningen af maj 2002 sin beslutning om at etablere et andet system, som udelukkende bygger på DSRC, men som ligeledes benyttes til at lægge afgifter på lastvognskørsel. I juni 2002 meddelte Tyskland en lignende beslutning, hvor de tre teknologier anvendes kombineret. Og denne situation vil forværres, når andre EU-medlemsstater som f.eks. Nederlandene eller Det Forenede Kongerige lægger afgifter på lastvognskørsel, eller når nogle lande, f.eks. Frankrig, tillader, at lastvognene også må bruge deres eksisterende, nationale, automatiske bompengesystemer (dette tillades allerede i Italien). Kan det accepteres, at lastvognschaufførerne på længere sigt skal medbringe et halvt dusin elektroniske enheder (der hver kan fylde 1,5-2,5 dm³ og veje 1-2 kg) i deres førerhus med det ene formål at opkræve bompenge? Prisen for dette udstyr er også med til at gøre denne situation uacceptabel.

Det haster således med at gøre det obligatorisk, at enheder, som er i stand til at aflæse alle de i EU anvendte systemer, stilles til rådighed for chauffører, der kører international transport. Ifølge erhvervssektoren er dette muligt og medfører ikke en væsentlig stigning i enhedens pris. Visse erhvervsfolk er af den opfattelse, at i forhold til en pris på cirka 20 EUR for en enhed, som er i stand til at kommunikere med et enkelt mikrobølgesystem, vil prisen for en indbyrdes kompatibel enhed, som kan aflæse alle de i EU anvendte mikrobølgesystemer, ligge på cirka 25 EUR. Den mest mærkbare stigning i prisen for enhederne hænger sammen med påkoblingen af satellit/mobiltelefonisystemet. Imidlertid vil prisen for en enhed, der kan kommunikere med satellitter ikke stige betydeligt med tilføjelsen af en mekanisme, som kan aflæse mikrobølgesystemer.

Da disse enheder betjenes på forskellig måde, består der derudover en voksende risiko for, at lastvognschaufførerne begår fejl ved anvendelsen og dermed utilsigtet overtræder loven (f.eks. forkert angivelse af anhænger eller antallet af aksler), og dermed opstår der vanskelige situationer for såvel brugerne som for koncessionshaverne. Dermed er det nødvendigt at skride ind for at harmonisere og rationalisere enhederne.

4. MÅLET MED DIREKTIVET

Dette direktiv er nævnt i hvidbogen om transportpolitikken "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg". Heri opstilles de nødvendige betingelser for, at der hurtigst muligt kan etableres **en europæisk bompengtjeneste** for hele den del af vejnettet, hvor der opkræves bompenge. Denne tjeneste skal bygge på følgende princip: én abonnementsaftale pr. kunde og én enhed pr. køretøj.

Det må bemærkes, at direktivet ikke berører afgiftspolitikken som sådan, og den foregriber ikke de alternative valgmuligheder med hensyn til fremtidige afgiftspolitikker. De valgte tekniske løsninger gør det derimod muligt at iværksætte alle de politikker, der på nuværende tidspunkt overvejes på EU-niveau og i medlemsstaterne. **Og ved at sikre indbyrdes kompatibilitet mellem bompengesystemerne på det indre marked vil direktivet lette gennemførelsen af en EU-dækkende afgiftspolitik for brug af infrastruktur.** De foreslåede teknologier egner sig til alle typer af infrastruktur (motorveje, veje, broer og tunneler o.s.v.) og køretøjer (lastvogne, personbiler og motorcykler o.s.v.).

5. GENNEMFØRELSE AF MÅLET

Koncessionshaverne for motorvejene har foretaget betydelige investeringer (i størrelsesorden flere hundrede mio. EUR for hvert net) for at etablere deres systemer, der oprindeligt havde til formål at skabe øget komfort for bilister. Det er nødvendigt at tage hensyn til disse investeringer samt den regnskabsmæssige og tekniske afskrivning af disse for gradvis at gå over til indbyrdes kompatible systemer inden for rammerne af den "europæiske tjeneste". Sideløbende med den europæiske tjeneste kan de nuværende nationale eller lokale systemer bibeholdes til lokal anvendelse, indtil de nedlægges. Forpligtes operatørerne til at stille indbyrdes kompatible modtagere til rådighed for de brugere, som ønsker dette, vil dette mindske konsekvenserne af denne situation for brugerne mærkbart.

Med denne fremgangsmåde er det muligt med tiden at gøre de eksisterende systemer indbyrdes kompatible. Visse af de tidligere nævnte lande ønsker imidlertid at indføre automatisk opkrævning for lastvognskørsel i 2003- 2004. Nogle byer som Rom eller London har besluttet at opkræve bompeng for at føre kontrol med køretøjernes adgang til bykernen. Det er derfor vigtigt hurtigst muligt at fastsætte de tekniske retningslinjer for at garantere de fremtidige systemers indbyrdes kompatibilitet. Markedet efterlyser i øvrigt et fremtidigt referencesystem.

For at løse dette dobbelte problem bygger den "europæiske bompengtjeneste" på en løsning på kort sigt (tidshorisont 2005) under hensyntagen til de eksisterende systemer og dernæst på en løsning på lang sigt (tidshorisont 2008-2012), som allerede nu vedtages og fremlægges.

Kommissionen opfordrer erhvervssektoren til at fortsætte indsatsen, som hurtigst muligt bør føre til vedtagelsen af fælles standarder for de tre teknologier.

6. SAMMENKOBLING AF SATELLITPOSITIONSBESTEMMELSE OG MOBIL KOMMUNIKATION MED MIKROBØLGETEKNOLOGI PÅ KORT OG MELLEM LANG SIGT MED SIGTE PÅ AT UDVÆLGE DEN MEST MODERNE TEKNOLOGI PÅ LANG SIGT.

Denne sammenkobling, der præsenteres i artikel 2, tilsigter at **muliggøre opkrævning af afgifter for brug af vejnettet uden at anlægge nye stationer.** Udbredelsen af afgiftspolitikker gør det nødvendigt at udnytte nye teknologiske løsninger for at kunne dække hele vejinfrastrukturen. Det er således ikke realistisk at anlægge betalingsveje i hele vejnettet, og herunder i byområder, af finansielle samt miljø- og sikkerhedsmæssige årsager.

Forslaget bygger på anvendelsen af forhåndenværende nye teknologier: kombinationen GNSS/GSM i forbindelse med mikrobølgeteknologien, som på nuværende tidspunkt allerede anvendes i EU og er meget udbredt. Disse tre teknologier er de eneste, der på nuværende tidspunkt forventes anvendt i nye automatiske bompengesystemer i Europa.

Det anbefales at anvende satellitpositionsbestemmelse kombineret med mobiltelefoni til at etablere en europæisk bompengtjeneste og til alle nye nationale systemer, da denne løsning er mere fleksibel og bedre egnet til nye fællesskabsafgiftspolitikker. Disse indgår i øvrigt i mange aktive sikkerhedssystemer, som bilproducenterne er begyndt at udstyre deres køretøjer med. Operatører, som ønsker at anvende mikrobølger til nye systemer, har mulighed for dette frem til 2008.

Dette valg skaber sikkerhed for de investeringer, der allerede er foretaget i flere europæiske lande, samtidig med, at der tages hensyn til, at de nye teknologier i kraft fordelene ved disse uden tvivl vil slå igennem i nær fremtid. De vil bl.a. åbne mulighed for nye merværdiskabende tjenester henvendt til de rejsende som nævnt i indledningen. Med dette valg overlades det også til operatørerne at beslutte, hvilken løsning er bedst egnet i deres specifikke tilfælde, samtidig med at det nødvendige grundlag for at etablere en europæisk bompengtjeneste sikres.

7. EN TEKNISK LØSNING PÅ LANG SIGT MED HENBLIK PÅ AT ETABLERE DEN EUROPÆISKE TJENESTE: SATELLITLØSNINGEN INDFØRES FRA 2008 FOR NYE SYSTEMER, OG DEN INDFØRES GENERELT FRA 2012.

I 2008 vil mikrobølgeteknologierne, der blev opdaget allerede i 1970'erne, have været anvendt i mere end 30 år, og de vil være forældede i forhold til den nyeste teknologiske udvikling, selv om de fortsat vil blive anvendt på motorvejsnettene. I modsætning hertil vil satellitløsningen, der styrkes med den fuldstændige gennemførelse af GALILEO i 2008, være modnet, og den vil have haft tiden ikke blot til at vise, hvad den er værd, men også til at høste de erfaringer, der er nødvendige for på egen hånd at understøtte den europæiske bompengtjeneste. Navnlig vil det vanskelige problem med kontrolovervågning af svig, som på nuværende tidspunkt foretages med kompleks kommunikation over kort distance mellem stationer ved vejkanten og køretøjer, kunne afvikles på en enklere måde med nye løsninger.

Det må også frygtes, at der frem til 2008 vil blive forsøgt at indføre nye mikrobølgesystemer, som vil forårsage nye problemer for den indbyrdes tekniske kompatibilitet.

Af den grund er det anført i direktivet, at satellitløsningen, der består af en sammenkobling af satellitpositionsbestemmelse og mobil kommunikation, fra 2008 bør foretrækkes, frem for teknologier som bygger på mikrobølger, til alle nye systemer, der tages i brug efter denne dato med henblik på den europæiske bompengtjeneste. For at beskytte de gennemførte eller nylig planlagte investeringer i visse lande, navnlig i Østrig, Spanien, Frankrig, Grækenland, Portugal og Italien, vil de mikrobølgebaserede systemer, der stadig er i brug, fortsat kunne anvendes, men senest i 2010 bør der udarbejdes en strategi for overgangen i alle de lande, som fortsat anvender dem. Overgangen bør være tilendebragt i 2012.

For at sikre, at der på passende vis er taget hensyn til og fundet løsninger på de eksisterende problemer med anvendelsen af satellitløsningen, vil Kommissionen udarbejde en rapport inden den 31. december 2007. Hvis det af denne rapport, som udarbejdes i samarbejde med bompengseudvalget, fremgår, at satellit/mobiltelefoniteknologierne fortsat er behæftet med praktiske problemer, vil Kommissionen forelægge et forslag om at gøre det muligt at forlænge den parallelle anvendelse af satellit/mobiltelefoni- og mikrobølgesystemer.

Det må også understreges, at vedtagelse af den tekniske løsning, der bygger på satellit/mobilkommunikationsteknologierne, ligeledes vil gøre det muligt at fjerne ventetiden ved betalingsstationerne for størsteparten af brugerne, som vil kunne betale uden at skulle standse. Der vil alene blive bibeholdt stationer i begrænset omfang til lejlighedsvis brugere og brugere uden udstyr.

Det er i den sammenhæng meget væsentligt, at erhvervssektoren sikrer en vellykket gennemførelse af standardiseringsprocessen inden for Den Europæiske Standardiseringsorganisation for mikrobølgeteknologierne, og især for de teknologier, der bygger på satellit/mobilkommunikationsteknologier.

8. TIDSPLAN FOR ETABLERING AF DEN EUROPÆISKE TJENESTE

De tekniske og kontraktlige bestemmelser, der er nødvendige for at etablere den "europæiske tjeneste" fuldt ud på det nedenfor beskrevne tekniske grundlag, vil blive undersøgt nærmere af et udvalg, som nedsættes ifølge artikel 5.

Tjenesten etableres i to faser:

automatisk opkrævning for lastvogne og busser foretages fra 2005,

for personbiler fra 2010.

Inden 2010 vil de teknologiske fremskridt gøre det muligt i alle firehjulede køretøjer at installere udstyr, hvormed der via mikrobølge-, GSM/GPRS- og GNSS-interfaces kan kommunikeres med omverden, og som understøtter forskellige teletjenester bl.a. automatisk opkrævning. Dette teknologiske spring, som allerede er på vej, vil nedbringe omkostningerne til et køretøjs udstyr til det nuværende prisniveau for en elektronisk mikrobølge-brik, dvs. til 20-50 EUR.

Den europæiske tjeneste vil - som ønsket af EU og medlemsstaterne - gøre det muligt helt og fuldt at gennemføre afgiftspolitikker for lastvogne og foretage afgiftsbaseret trafikstyring i overbelastede byområder. Foruden at være et mere egnet instrument i forbindelse med "zoneopkrævninger" som nævnt ovenfor, gør satellitpositionsbestemmelse kombineret med mobiltelefoni det unødvendigt på et senere tidspunkt at installere udstyr langs vejnet, der ikke er dimensioneret til betalingsstationer.

Senest i 2010 sikres den indbyrdes kompatibilitet mellem de nationale bompengesystemer ved at etablere en "europæisk tjeneste", som tilbydes alle kundetyper.

9. ETABLERINGEN AF DEN EUROPÆISKE TJENESTE: ET FORSKRIFTSUDVALG

De væsentligste principper for den europæiske tjeneste er beskrevet i artikel 3. Denne tjeneste, der tilbydes af alle forvaltere af betalingsveje, sætter den rejsende i centrum af vejtransportsystemet. Da den er åben for alle, og der opnås adgang til hele vejnettet på grundlag af en enkelt abonnementsaftale, sikrer tjenesten en ensartet grænseflade mellem kunden og infrastrukturoperatørerne under overholdelse af fællesskabslovgivningens grundlæggende principper og herunder især beskyttelsen af privatlivets fred og af personoplysninger.

Det er nødvendigt med en præcis definition af bestemmelserne for den europæiske tjeneste og talrige tekniske ledsageforanstaltninger. Der skal f.eks. udformes et aftalememorandum mellem de europæiske infrastrukturforvaltere med henblik på at etablere denne tjeneste, og der skal oprettes en clearingsordning.

Kommissionen har til opgave at definere den "europæiske tjeneste", og den træffer de beslutninger af teknisk art, som er nødvendige til dette formål, i overensstemmelse med udvalgsproceduren, der henvises til i direktivets artikel 5. Ifølge direktivets artikel 5 nedsættes der et udvalg, som skal bistå Kommissionen, og som skal være sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne med konkret erfaring på området automatisk opkrævning og vejinfrastrukturforvaltning. Et sådant udvalg findes ikke på nuværende tidspunkt og må derfor nedsættes. Dets arbejde skal bygge på resultaterne af de forskningsprojekter, som er opnået med rammeprogrammet for forskning og udvikling og inden for rammerne af de transeuropæiske net. Der er allerede udført et forberedende arbejde under Kommissionens ledelse i samarbejde med de nationale myndigheder, infrastrukturforvalterne og den pågældende erhvervssektor.

Spørgsmålene på den nedenstående, ikke udtømmende liste bør drøftes:

En præcis definition af den udbudte tjeneste: navnlig tjenestens funktionelle og tekniske specifikationer, dennes kvalitet og i hvor stor udstrækning den anvendes ved opkrævningspunkterne med henblik på at begrænse køer, forsinkelser og ulykker af enhver art, som forårsages af afgiftsopkrævningen. Betalingsmåder i forbindelse med abonnementsaftaler og eftersalgsservice vil også blive drøftet.

Definition af "applikationer til automatisk opkrævning": dvs. en ensartet måde at anvende opkrævningsudstyret på. Eksempelvis er chippen på et bankkort og chippen på et sygesikringskort teknisk set kompatible, men det er kun førstnævnte type, der kan bruges til at hæve kontanter i en kontantautomat. Det er et lignende problem, der skal drøftes her.

Iværksættelse af og tilsyn med de europæiske standardiseringsorganisationers tekniske standardiseringsaktiviteter.

Eventuelle tekniske tilpasninger i forhold til de anvendte standarder til sikring af driftskompatibiliteten; nærmere bestemmelser for tilpasning til den teknologiske udvikling, navnlig på mobilkommunikationsområdet.

Harmonisering af opkrævningsprocedurerne mellem driftsvirksomhederne: klassifikation af køretøjer, signaludstyr på betalingsbommene, lejlighedsvis brugere uden udstyr.

Specifikationer for integration af udstyr i køretøjerne.

Godkendelsesprocedurer på fællesskabsniveau for udstyr til installation i køretøjer, for udstyr placeret ved vejkanterne og for køretøjet med installeret udstyr, navnlig ud fra det færdselssikkerhedsmæssige synspunkt.

Validering af udvalgte tekniske løsninger med hensyn til de europæiske normer for beskyttelse af fysiske personers grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, især retten til privatlivets fred. Det må navnlig sikres, at direktiv 95/46/EF³³ og 2002/58/EF³⁴ opfyldes.

Procedurer til behandling af driftsafvigelser (svigt i det anvendte udstyr, tilsigtet eller utilsigtet forkert anvendelse, uheld o.s.v.) hovedsagelig i en international sammenhæng, hvor kunden stammer fra et andet land end der, hvor betalingsstedet ligger.

Udformning af et aftalememorandum mellem driftsvirksomheder, så tjenesten kan etableres på det europæiske vejnet, og af én, fælles abonnementsaftale over for kunden. Dette aftalememorandum skal senere kunne udvides til at omfatte banker, hvis betalingskort skal knyttes til bompengesystemerne. Kommissionen og udvalget vil søge teknisk rådgivning fra forskellige ekspertgrupper, der får pålagt arbejdsopgaver til dette formål.

Disse ekspertgrupper vil kunne få til opgave at udarbejde forberedende dokumenter, som udvalget benytter i sit arbejde. Kommissionen vil navnlig samarbejde med en ekspertgruppe bestående af repræsentanter for operatørerne inden for den "europæiske bompengtjeneste", de berørte erhvervsgrøene inden for elektronik- og bilbranchen samt erhvervsmæssige og private brugere af tjenesten. Denne ekspertgruppe vil især blive hørt i forbindelse med udarbejdelsen af rapporten om den teknologiske situation. Disse ekspertgrupper vil kunne få til opgave at udarbejde forberedende dokumenter, som udvalget benytter i sit arbejde. Kommissionen vil også kunne høre andre udvalg eller arbejdsgrupper, bl.a. Gruppen vedrørende Beskyttelse af Personer i forbindelse med Behandling af Personoplysninger, der er nedsat ved artikel 29 i direktiv 95/46/EF.

³³ 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.

³⁴ 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 (Direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation).

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om udbredelse af og indbyrdes kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen³⁵,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg³⁶,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³⁷,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådet opfordrede i sin resolution af 17. juni 1997 om anvendelse af vejtransporttelematik, navnlig om elektronisk betalingsopkrævning³⁸ medlemsstaterne og Kommissionen til at opstille en strategi for at sikre konvergens mellem de forskellige systemer til elektronisk betalingsopkrævning, så der opnås en tilstrækkelig grad af indbyrdes kompatibilitet på fællesskabsniveau. Meddelelsen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - Interoperable systemer til elektronisk afgiftsopkrævning i Europa³⁹ indeholdt denne strategis første fase.
- (2) De europæiske stater, som har indført automatiske bompengesystemer til finansieringen af vejinfrastruktur eller automatisk opkrævning af vejbenyttelsesafgifter (i det følgende under ét benævnt "automatiske 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 indbyrdes kompatible. Arbejdet inden for mikrobølgeteknologi, der er udført af Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN), er i januar 2003 mundet ud i tekniske standarder, som fremmer den indbyrdes kompatibilitet mellem bompengesystemer, som arbejder ved 5,8 GHz, efter at der blev vedtaget

³⁵ EFT C [...] af [...], s. [...].

³⁶ EFT C [...] af [...], s. [...].

³⁷ EFT C [...] af [...], s. [...].

³⁸ EFT C 194 af 25.6.1997, s. 5.

³⁹ KOM(1998) 795 endelig.

præstandarder i 1997⁴⁰. Men disse tekniske standarder omfatter to varianter, der ikke fuldt ud er indbyrdes kompatible. Disse standarder bygger på modellen "Sammenkobling af åbne systemer" (OSI)⁴¹, der er defineret af Den Internationale Standardiseringsorganisation med henblik på kommunikation mellem edb-systemer.

- (3) Producenter og infrastrukturforvaltere er imidlertid nået til enighed om inden for EU-medlemsstaterne at udvikle indbyrdes kompatible produkter, som bygger på præstandarderne fra 1997, og som arbejder med højhastighedstransmission mellem enheder placeret ved vejkanterne og enheder i køretøjet. Dette valg bør åbne mulighed for at etablere nye bompengesystemer, der er teknisk kompatible med de nyeste systemer, som er installeret i Fællesskabet (i Frankrig, Spanien og Østrig).
- (4) Det er afgørende, at dette standardiseringsarbejde hurtigst muligt afsluttes, så der kan oprettes tekniske standarder, som garanterer den indbyrdes kompatibilitet med bompengesystemer, der bygger på mikrobølgeteknologi. Et andet standardiseringsarbejde må ligeledes afsluttes hurtigt; kombinationen af satellit/mobilkommunikationsteknologierne i henseende til automatisk opkrævning, for at undgå en yderligere opsplitting af markedet.
- (5) Det er nødvendigt at skabe et grundlag for en udbredt anvendelse af bompengesystemer i medlemsstaterne og nabolandene, og det bliver nødvendigt at råde over indbyrdes kompatible systemer, der kan tilpasses den fremtidige udvikling i afgiftspolitikken på fællesskabsniveau.
- (6) De nye satellitpositionsbestemmelses- (GNSS) og mobilkommunikationssystemer (GSM/GPRS) vil i forbindelse med automatisk opkrævning af bompenge kunne opfylde de krav, som følger af de nye afgiftspolitikker, der planlægges på fællesskabs- og medlemsstatsniveau. De gør det muligt at registrere, hvor mange kilometer der køres på hver vejtype, uden at der er behov for at investere i dyrt udstyr til infrastrukturen eller anlægge nye betalingsstationer. Disse teknologier åbner også mulighed for nye sikkerheds- og oplysningstjenester til de rejsende som f.eks. automatiske nødopkald med angivelse af køretøjets position og tidstro oplysninger om trafikforholdene, trafikintensiteten eller rejsetider. Hvad angår satellitpositionsbestemmelse, vil GALILEO-projektet, der blev lanceret af EU i 2002, fra 2008 give oplysninger af bedre kvalitet, end der tilbydes af GPS-systemet på nuværende tidspunkt, og de vil egne sig optimalt til vejtelematik-tjenester. Forløbersystemet EGNOS, der har en tilsvarende ydelse, vil allerede blive sat i drift i 2004. Disse nyskabende systemer kunne dog være behæftet med problemer angående kontrollens pålidelighed og forebyggelsen af svig.
- (7) De stadig flere teknologier, der anvendes eller planlægges anvendt til automatisk opkrævning i de kommende år (hovedsagelig 5,8 GHz mikrobølger, satellitpositionsbestemmelse og mobil kommunikation), og det at medlemsstaterne og disses nabolande opstiller forskellige specifikationer for disse, kan skabe hindringer for det indre markeds funktion og for målene for transportpolitikken. Denne situation indebærer en risiko for, at der i fremtiden må installeres et antal indbyrdes

⁴⁰ CEN's præstandarder om 5,8 GHz mikrobølgetransmission over kort distance er kendt under det tekniske navn Dedicated Short-Range Communications (DSRC).

⁴¹ Reference tilføjes senere.

inkompatible og dyre elektroniske enheder i lastvognenes førerhuse samt for fejlhåndtering og utilsigtet svig fra chaufførernes side.

- (8) Det er nødvendigt at fjerne de kunstige hindringer for personers og varers frie bevægelighed mellem medlemsstaterne uden dog at forhindre disse medlemsstater eller EU i at indføre forskellige afgiftspolitikker for alle køretøjstyper på lokalt, nationalt eller internationalt niveau. Udstyret i køretøjerne bør gøre det muligt at gennemføre disse afgiftspolitikker under overholdelse af princippet om ikke-diskrimination mellem borgerne i alle fællesskabslandene. Det er derfor nødvendigt hurtigst muligt at sikre indbyrdes kompatibilitet mellem bompengesystemerne på fællesskabsniveau.
- (9) Chaufførerne har en legitim forventning om en forbedring af kvaliteten af serviceydelserne på vejinfrastrukturen, navnlig med hensyn til færdselssikkerheden, og betydeligt kortere køer foran betalingsstationerne - især på dage med megen trafik - eller på visse særligt overbelastede steder på vejnettet. Der bør tages højde for denne forventning i definitionen af den europæiske bompengtjeneste.
- (10) Bompengesystemerne bidrager mærkbart til at mindske risikoen for færdselsuheld og dermed forbedre sikkerheden for de rejsende ved betalingsstationerne, antallet af kontante betalinger ved betalingsstationerne bør mindskes, og overbelastningen ved disse stationer bør nedbringes, især på dage med megen trafik. De forebygger også en negativ miljøpåvirkning grundet anlæg af nye eller udvidelse af eksisterende betalingsstationer.
- (11) Oprettelsen af bompengesystemer indebærer behandling af personoplysninger. Denne behandling bør foretages under overholdelse af europæiske standarder, som der er redegjort for bl.a. i direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF. Retten til beskyttelse af personoplysninger er udtrykkeligt anerkendt i artikel 8 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.
- (12) Målene for dette direktiv og **særlig den indbyrdes kompatibilitet mellem bompengesystemerne i det indre marked** og oprettelsen af **en europæisk 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.
- (13) 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 Kommissionen⁴² -

⁴² EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1 *Formål og anvendelsesområde*

I dette direktiv fastsættes de nødvendige betingelser for at sikre udbredelsen af og den indbyrdes kompatibilitet mellem de automatiske systemer til opkrævning af vejafgifter i Fællesskabet. Det finder anvendelse på alle former for automatisk opkrævning af bompenge på alle dele af Fællesskabets vejnet, i byområder og mellem større byer, på motorveje, større og mindre veje samt på forskellige anlæg som f.eks. tunneler, broer eller færger o.s.v.

For at opfylde målet i stk. 1 oprettes der en "europæisk bompengtjeneste". Denne tjeneste skal sikre en indbyrdes kompatibilitet i forhold til brugeren af de automatiske bompengesystemer, der allerede er indført på nationalt niveau eller på regionalt niveau af medlemsstaterne, samt systemer, der fremover vil blive etableret på Fællesskabets område.

Artikel 2 *Teknologiske løsninger*

1. Alle nye automatiske bompengesystemer, der er sat i drift fra og med den 1. januar 2005 og skal benyttes af lastvogne af alle kategorier og/eller busser, skal bygge på en eller flere af de følgende teknologier i forbindelse med den automatiske opkrævning af bompenge:
 - a) Satellitpositionsbestemmelse
 - b) Mobil kommunikation i overensstemmelse med standarden GSM – GPRS (reference: GSM TS 03.60/23.060)
 - c) 5,8 GHz mikrobølger.
2. Der oprettes en "europæisk bompengtjeneste" i henhold til artikel 3 pr. 1. januar 2005. Fra denne dato skal operatørerne stille udstyr til installation i køretøjer til rådighed for de brugere, der måtte ønske det, og udstyret skal kunne benyttes til alle de bompengesystemer, der er i drift i Fællesskabet, og i alle køretøjstyper ifølge tidsplanen, som nævnes i artikel 3, stk. 3; det skal være indbyrdes kompatibelt med og kunne kommunikere med alle systemer, der anvendes på Fællesskabets område.
3. Det installerede udstyr kan ligeledes forbindes med køretøjets elektroniske fartskriver med henblik på at beregne de skyldige afgifter.
4. Fra den 1. januar 2008 hviler alle nye systemer, der tages i brug inden for rammerne af den i artikel 3 omhandlede "europæiske bompengtjeneste", udelukkende på satellitpositionsbestemmelse kombineret med mobil kommunikation som omhandlet i artikel 2, stk. 1.
5. De systemer, der tages i brug inden for rammerne af den "europæiske bompengtjeneste" før den 1. januar 2008, vil skulle opgive 5,8 GHz mikrobølgeteknologien den 1. januar 2012. Der skal opstilles og gennemføres en strategi for overgangen til disse systemer mellem den 1. januar 2008 og den 1. januar 2012.

6. For at sikre sig, at satellit- og mobilkommunikationsteknologierne opfylder behovene for operatørerne af de automatiske bompengesystemer, vil Kommissionen inden den 31. december 2007 udarbejde en rapport i samarbejde med bompengedvalget og i givet fald fremsætte et forslag om at forlænge tidsfristen for anvendelsen af mikrobølgesystemer.
7. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at øge brugen af automatiske bompengesystemer. De skal navnlig tilse, at mindst 50 % af vognbanerne ved alle betalingsstationer senest i 2005 udstyres med automatisk afgiftsopkrævning.
8. Medlemsstaterne tilser, at den behandling af personoplysninger, der er nødvendig med henblik på den europæiske bompengetjenestes funktion, foregår i overensstemmelse med de europæiske normer for beskyttelse af fysiske personers grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, især retten til privatlivets fred, bl.a. direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF.

Artikel 3

Etablering af en europæisk bompengetjeneste

1. Der etableres en "europæisk bompengetjeneste" for alle vejinfrastrukturer i Fællesskabet, hvor der opkræves vejbenyttelsesafgifter eller -gebyrer. Den skal omfatte hele dette net med en enkelt abonnementsaftale, og der skal kunne tegnes abonnement hos alle operatører, som forvalter en del af dette vejnet.
2. Den europæiske bompengetjeneste påvirker hverken afgiftsniveauet eller provenuets anvendelsesformål. Den berører udelukkende den måde, som afgifterne eller gebyrerne opkræves på. Tjenesten leveres på en ensartet måde, uanset køretøjets indregistreringssted, abonnentens nationale tilhørsforhold, etableringsstedet for den operatør, der er tegnet abonnement hos, samt det område eller punkt på vejnettet, hvor afgiften skal betales.
3. Berørte infrastrukturforvaltere skal tilbyde den europæiske tjeneste til sine kunder i henhold til den følgende tidsplan:
 - a) for alle køretøjer over 3,5 ton totalvægt og for køretøjer med over 9 siddepladser (føreren + 8) fra den 1. januar 2005
 - b) for alle andre typer af køretøjer senest den 1. januar 2010.

Artikel 4

Definition af den europæiske bompengetjeneste

1. Den europæiske bompengetjeneste defineres på grundlag af følgende elementer:
 - a) funktionelle og tekniske specifikationer for tjenesten, dennes kvalitet og i hvor stor udstrækning den anvendes ved opkrævningspunkterne med henblik på at begrænse køer, forsinkelser og ulykker af enhver art, som forårsages af afgiftsopkrævningen.

- b) Iværksættelse af og tilsyn med de europæiske standardiseringsorganisationers tekniske standardiseringsaktiviteter.
 - c) Mulige tekniske tilpasninger i forhold til de anvendte standarder eller præstandarder, som fremmer den indbyrdes kompatibilitet, og procedurer, hvormed der tages hensyn til den teknologiske udvikling og navnlig udviklingen inden for mobil kommunikation, så det er muligt at opdatere listen over teknologier, som den europæiske bompengtjeneste bygger på.
 - d) Specifikationer for integration af udstyr i køretøjerne.
 - e) Godkendelsesprocedurer på fællesskabsniveau for udstyr til installation i køretøjer, for udstyr placeret ved vejkanten og for køretøjet med installeret udstyr, navnlig ud fra det færdselssikkerhedsmæssige synspunkt.
 - f) Klassifikation af køretøjer.
 - g) Transaktionsmodeller.
 - h) Aftalememorandum mellem de berørte vejinfrastrukturforvaltere, så tjenesten kan indføres på det europæiske vejnet, og så der anvendes én, fælles abonnementsaftale over for kunden.
 - i) Behandling af specifikke tilfælde som f.eks. lejlighedsvis brugere og driftsforstyrrelser af enhver art.
 - j) Validering af udvalgte tekniske løsninger med hensyn til de europæiske normer for beskyttelse af fysiske personers grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, især retten til privatlivets fred. Bl.a. skal der sikres overensstemmelse med direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF.
2. Den europæiske bompengtjeneste bygger på de tekniske løsninger, der er nævnt i artikel 2.
 3. Kommissionen træffer beslutninger af teknisk art om definitionen af den "europæiske bompengtjeneste" efter proceduren i artikel 5, stk. 2.
 4. I overensstemmelse med proceduren i direktiv 98/34/EF opfordrer Kommissionen de europæiske standardiseringsorganisationer og navnlig Den Europæiske Standardiseringsorganisation til at foretage det nødvendige for hurtigt at vedtage standarder af relevans for automatiske bompengesystemer, navnlig hvad angår systemer, som bygger på mikrobølgeteknologier, og systemer, som anvender satellit/mobilkommunikationsteknologi.
 5. Udstyr, der anvendes i forbindelse med den europæiske bompengtjeneste, skal bl.a. opfylde kravene i direktiv 1999/5/EF (radio- og teleterminaludstyr) og 89/336/EF (elektromagnetisk kompatibilitet).

Artikel 5
Udvalg

Kommissionen bistås af et "bompengeudvalg", der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF⁴³ i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til 3 måneder.

Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 6

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. juni 2004. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 7

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

Artikel 8

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

⁴³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

Politikomsråde(r): energi og transport

Aktivitet(er): politik for bæredygtig mobilitet

TITEL: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM UDBREDELSE AF OG INDBYRDES KOMPATIBILITET MELLEM AUTOMATISKE BOMPENGENSYSTEMER I FÆLLESSKABET

1. BUDGETPOST (nummer og betegnelse)

B2-704 A Bæredygtig mobilitet - udgifter til den administrative forvaltning (for 2003)

06 01 04 03 Bæredygtig mobilitet - udgifter til den administrative forvaltning (fra 2004)

2. SAMLEDE TAL

2.1 Samlet rammebevilling (del B): ... mio. EUR som forpligtelsesbevilling: Ingen

2.2 Gennemførelsesperiode: årlig

Påbegyndes i 2003 og udløber hen imod 2009

2.3 Samlet flerårigt skøn over udgifterne:

a) Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger (finansieringstilskud) (jf. punkt 6.1.1)

Mio. EUR (3 decimaler)

	År 2003	2004	2005	2006	2007	2008 og ff.	I alt
Forpligtelser							
Betalinger							

b) Teknisk og administrativ bistand og støtteudgifter (jf. punkt 6.1.2)

Forpligtelser	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
Betalinger	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
a+b i alt							
Forpligtelser	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
Betalinger	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

c) Samlede virkninger for budgettet af personale- og andre driftsudgifter
(jf. punkt 7.2 og 7.3)

Forpligtelser/ Betalinger	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,948
------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

a+b+c i alt							
Forpligtelser	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848
Betalinger	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848

2.4 Forenelighed med den finansielle programmering og de finansielle overslag

XX Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering

Forslaget kræver omprogrammering af de relevante poster i de finansielle overslag

Omprogrammeringen kan betyde, at bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale må tages i brug.

2.5 Virkninger for budgettets indtægtsside⁴⁴

XX Ingen (vedrører tekniske aspekter ved en foranstaltning gennemførelse).

ELLER

Virkningerne er følgende:

Bemærk: Alle oplysninger og bemærkninger om beregningsmetoden for virkningerne på indtægtssiden skal vedlægges i et særskilt bilag.

Mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost	Indtægter	Forud for aktionen [år n-1]	Efter aktionens iværksættelse							
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]		
	a) <i>Indtægter i faste priser</i>									
	b) <i>Ændringer i indtægterne</i>	Δ								

(Angiv hver af de berørte budgetposter og indsæt efter behov det nødvendige antal linjer i tabellen, hvis virkningen gør sig gældende for flere budgetposter)

3. BUDGETSPECIFIKATIONER

⁴⁴ Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

Udgifternes art		Nye	EFTA-deltagelse	Kandidatlandenes deltagelse	Udgiftsområde i de finansielle overslag
IOU	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	Nr. [3...]

4. RETSGRUNDLAG

Traktatens artikel 71, stk. 1

5. BESKRIVELSE OG BEGRUNDELSE

5.1 Behov for EU-foranstaltninger⁴⁵

5.1.1 Mål

Kommissionen har i flere år opfordret medlemsstaterne til at harmonisere deres projekter på området for at undgå, at der etableres lige så mange nationale, inkompatible systemer, som der findes medlemstater, og fordi sådanne systemer kræver installation af specifikt elektronisk udstyr i køretøjerne. Trods det, at der er investeret mange mio. EUR i F&U-rammeprogrammerne og i euroregionale projekter, er denne strategi slået fejl. Dette viste sig tydeligt i maj 2002, hvor Tyskland og Østrig samtidig traf beslutning om at etablere to inkompatible, nationale systemer.

Med direktivet skabes de nødvendige betingelser for at gennemføre en "europæisk bompengtjeneste" ud fra princippet: én abonnementsaftale og én elektronisk enhed om bord på køretøjerne til opkrævning på hele Fællesskabets betalingsvejnet.

Tjenesten bygger på to teknologier:

5,8 GHz mikrobølgesystemer, der i dag allerede benyttes på de europæiske betalingsmotorveje.

satellitpositionsbestemmelse i forbindelse med mobiltelefoni, en innovativ løsning, som med tiden vil udnytte GALILEO, og som eneste løsning gør det muligt at gennemføre de nye afgiftspolitikker, som Kommissionen og medlemsstaterne ønsker indført for at forbedre trafikstyringen, sikkerheden og trafikafviklingen på hele det primære vejnet, i byområder og mellem større byer. I direktivet anbefales det fremover at anvende den anden løsning frem for den førstnævnte.

I medfør af direktivet nedsættes et bompengvalg, som får til opgave i samråd med medlemsstaterne at løse alle tekniske og kontraktlige spørgsmål i forbindelse med etableringen af den europæiske tjeneste.

5.1.2 Dispositioner, der er truffet på grundlag af forhåndsevalueringen

Ikke relevant

5.1.3 Dispositioner, der er truffet på grundlag af den efterfølgende evaluering

⁴⁵ Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

5.2 Indsatsområder og nærmere bestemmelser for støtten

Det er nødvendigt med en præcis definition af bestemmelserne for den "europæiske tjeneste" og talrige tekniske ledsageforanstaltninger. Der skal f.eks. udformes et aftalememorandum mellem de europæiske infrastrukturforvaltere med henblik på at etablere denne tjeneste, og der skal oprettes en clearingsordning.

Til dette formål nedsættes der ifølge direktivets artikel 5 et udvalg, som sammensættes af repræsentanter for medlemsstaterne med konkret erfaring på området automatisk opkrævning og vejinfrastrukturforvaltning, og som derfor med deres tekniske kompetence kan kaste lys over Kommissionens beslutning. Et sådant udvalg findes ikke på nuværende tidspunkt og må derfor nedsættes. Dets arbejde skal bygge på resultaterne af de forskningsprojekter, som er opnået med rammeprogrammet for forskning og udvikling og inden for rammerne af de transeuropæiske net. Der er allerede udført et forberedende arbejde under Kommissionens ledelse i samarbejde med de nationale myndigheder, infrastrukturforvalterne og den pågældende erhvervssektor.

Kommissionen vil høre udvalget om følgende emner, men nedenstående liste er ikke udtømmende:

En præcis definition af den udbudte tjeneste: navnlig tjenestens funktionelle og tekniske specifikationer, dennes kvalitet og i hvor stor udstrækning den anvendes ved opkrævningspunkterne med henblik på at begrænse køer, forsinkelser og ulykker af enhver art, som forårsages af afgiftsopkrævningen. Betalingsmåder i forbindelse med abonnementsaftaler og eftersalgsservice vil også blive drøftet.

Definition af "applikationer til automatisk opkrævning": dvs. en ensartet måde at anvende opkrævningsudstyret på. Eksempelvis er chippen på et bankkort og chippen på et sygesikringskort teknisk set kompatible, men det er kun førstnævnte type, der kan bruges til at hæve kontanter i en kontantautomat. Det er et lignende problem, der skal drøftes her.

Iværksættelse af og tilsyn med de europæiske standardiseringsorganisationers tekniske standardiseringsaktiviteter.

Eventuelle tekniske tilpasninger i forhold til de anvendte standarder til sikring af driftskompatibiliteten; nærmere bestemmelser for tilpasning til den teknologiske udvikling, navnlig på mobilkommunikationsområdet.

Harmonisering af opkrævningsprocedurerne mellem driftsvirksomhederne: klassifikation af køretøjer, signaludstyr på betalingsbommene, lejlighedsvis brugere uden udstyr.

Specifikationer for integration af udstyr i køretøjerne.

Godkendelsesprocedurer på fællesskabsniveau for udstyr til installation i køretøjer, for udstyr placeret ved vejkanten og for køretøjet med installeret udstyr, navnlig ud fra det færdselssikkerhedsmæssige synspunkt.

Validering af udvalgte tekniske løsninger med hensyn til de europæiske normer for beskyttelse af fysiske personers grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, især

retten til privatlivets fred. Det må navnlig sikres, at direktiv 95/46/EF⁴⁶ og 2002/58/EF⁴⁷ opfyldes.

Procedurer til behandling af driftsafvigelser (svigt i det anvendte udstyr, tilsigtet eller utilsigtet forkert anvendelse, uheld o.s.v.) hovedsagelig i en international sammenhæng, hvor kunden stammer fra et andet land end der, hvor betalingsstedet ligger.

Udformning af et aftalememorandum mellem driftsvirksomheder, så tjenesten kan etableres på det europæiske vejnet, og af én, fælles abonnementsaftale over for kunden. Dette aftalememorandum skal senere kunne udvides til at omfatte banker, hvis betalingskort skal knyttes til bompengesystemerne. Kommissionen og udvalget vil søge teknisk rådgivning fra forskellige ekspertgrupper, der får pålagt arbejdsopgaver til dette formål.

Det ønskede budget skal dække alle udgifter til undersøgelser, som er nødvendige for udvalgets overvejelser.

5.3 Gennemførelsesmetoder

Dette arbejde udføres af eksterne ekspertgrupper, der udvælges i samarbejde med udvalget og udnævnes af Kommissionen, som fører tilsyn med disse. Ekspertene udvælges efter udbud.

6. FINANSIELLE VIRKNINGER

6.1 Samlede finansielle virkninger for budgettets del B (hele programperioden): Ingen

(Beregningsmetoden for de samlede beløb i nedenstående tabel skal fremgå af fordelingen i tabel 6.2.)

6.1.1 Finansieringsstøtte

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Fordeling	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff.]	I alt
Aktion 1							
Aktion 2							
Osv.							
I ALT							

6.1.2 Teknisk og administrativ bistand, støtteudgifter og IT-udgifter (forpligtelsesbevillinger)

	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff.]	I alt

⁴⁶ 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.

⁴⁷ 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 (Direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation).

1) Teknisk og administrativ bistand:							
a) Kontorer for teknisk bistand							
b) Anden teknisk og administrativ bistand: - intern: - eksternt: <i>Heraf til opbygning og vedligeholdelse af administrative edb-systemer:</i>							
1 i alt							
2) Støtteudgifter:							
a) Undersøgelser	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	
b) Ekspertmøder							
c) Informations- og publikationsvirksomhed							
2 i alt							
I ALT	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	

6.2 Beregning af omkostningerne pr. påtænkt foranstaltning i budgettets del B (hele programperioden)⁴⁸ : Ingen

(Når der er flere aktioner, skal der for de konkrete foranstaltninger under hver aktion gives de oplysninger, der er nødvendige for at anslå arbejdets omfang og omkostninger.)

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Fordeling	Type resultater /output (projekter, dossierer o.s.v.)	Antal arbejder/ resultater (i alt år 1-n)	Gennemsnitlige enhedsomkostninger	Samlede omkostninger (i alt år 1-n)
	1	2	3	4=(2X3)

⁴⁸ Pour plus d'informations, voir la note explicative séparée.

Aktion 1

- Foranstaltning 1

- Foranstaltning 2

Aktion 2

- Foranstaltning 1

- Foranstaltning 2

- Foranstaltning 3

Osv.

SAMLEDE UDGIFTER

(Om nødvendigt forklares beregningsmetoden).

7. VIRKNINGER FOR PERSONALERESSOURCER OG ADMINISTRATIONSUDGIFTER

7.1 Personalemæssige virkninger

Stillingstyper	Eksisterende og/eller nyt personale til forvaltning af foranstaltningen		I alt	Opgavebeskrivelse
	Faste stillinger	Midlertidige stillinger		
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A B C	1	1	<i>Ledelse af og sekretariatsfunktion for bompengoudvalget, tilsyn med arbejdet i de ekspertgrupper, som udvalget benytter, opfølgning på udvalgets beslutninger og virkeliggørelse af eventuelle, tilsvarende retsfor skrifter.</i>
Andre personaleressourcer		Ekspertgrupper		
I alt				

7.2 Samlede finansielle virkninger af personaleforbruget

Arten af personaleressourcer	Beløb i EUR	Beregningsmetode*
Tjenestemænd		
Midlertidigt ansatte	108.000	
Andre personaleressourcer (oplys budgetpost)		

I alt	108.000	
-------	---------	--

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

7.3 Andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

Budgetpost (nummer og betegnelse)	Beløb i EUR	Beregningsmetode
Samlet bevilling (Afsnit A7)	A07031: 50 000	4 årlige møder - refusion af rejseudgifter
A0701 – Tjenesterejser		Forskriftsudvalg
A07030 – Møder		
A07031 – Udvalg, der skal høres ⁽¹⁾		
A07032 – Udvalg, som det ikke er obligatorisk at høre ⁽¹⁾		
A07040 – Konferencer		
A0705 – Undersøgelser og konsultationer		
Andre udgifter (specificeres)		
Informationssystemer (A-5001/A-4300)		
Andre udgifter - del A (specificeres)		
I alt	50.000	

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

⁽¹⁾ Det specificeres, hvilken udvalgstype der er tale om, og hvilken gruppe det tilhører.

I.	Samlet årligt beløb (7.2 + 7.3)	158 000 EUR
II.	Foranstaltningens varighed	6 år
III.	Foranstaltningens samlede omkostninger (I x II)	948 000 EUR

BEHOVET FOR PERSONALE OG ADMINISTRATIVE RESSOURCER OMFATTES AF BEVILLINGEN TIL DET ADMINISTRERENDE GD INDEN FOR RAMMERNE AF DEN ÅRLIGE BEVILLINGSPROCEDURE.

8. RESULTATOPFØLGNING OG EVALUERING

8.1 Resultatopfølgningssystem

Opfølgningen af bompengseudvalgets arbejde gennemføres på grundlag af en definition, der præciseres på de første møder, udvalgets arbejdsprogram og den tilknyttede tidsplan for at imødekomme målene med direktivet. Det væsentligste mål er at etablere en europæisk tjeneste på hele Fællesskabets betalingsvejnet for lastbiler frem til den 1. januar 2005. Opfølgningen på planlægningen gør det muligt at verificere, at arbejdet gør de nødvendige fremskridt.

Dernæst defineres følgende indikatorer med henblik på etableringen af tjenesten: antal vognbaner udstyret med den omtalte tjeneste pr. betalingsstation, antal salgssteder, hvor der kan tegnes abonnement o.s.v. (fastlægges nærmere i samarbejde med udvalget). Tjenesten etableres i 2004, og indikatorerne måles fra dette tidspunkt ved hjælp af en direkte rundspørge blandt medlemsstaterne.

8.2 Hvordan og hvor ofte skal der evalueres?

Udvalgets arbejde vil blive gennemgået i forhold til planen hver tredje måned.

Med hensyn til etableringen af tjenesten gøres der status over foranstaltninger på grundlag af de indikatorer, der defineres i samarbejde med udvalget, først hver tredje måned, og månedligt fra andet halvår af 2004.

En efterfølgende evaluering finder sted i marts 2005 for at verificere, at tjenesten er funktionsduelig i sin helhed. Denne evaluering udføres af et eksternt bureau, der udvælges efter en udbudsrunde. Den vil få til opgave at verificere etableringen af tjenesten i overensstemmelse med målet, især at indsamle de berørte kunders udtalelse og bemærkninger for at måle deres tilfredshed og udvikle den europæiske tjeneste yderligere, inden den udvides til at omfatte personbiler. Denne undersøgelse kan foretages i to etaper, den første efter tre måneder (marts 2005) den anden et år efter, at tjenesten er taget i brug (januar 2006).

9. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Ikke relevant

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

FORSLAGETS TITEL

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om udbredelse af og indbyrdes kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer i Fællesskabet.

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?

Kommissionen har i flere år opfordret medlemsstaterne til at harmonisere deres projekter på området for at undgå, at der etableres lige så mange nationale, inkompatible systemer, som der findes medlemsstater, og fordi sådanne systemer kræver installation af specifikt elektronisk udstyr i køretøjerne. Trods det, at der er investeret mange mio. EUR i F&U-rammeprogrammerne og i euroregionale projekter, er denne strategi slået fejl. Dette viste sig tydeligt i maj 2002, hvor Tyskland og Østrig samtidig traf beslutning om at etablere to inkompatible, nationale systemer.

Med direktivet skabes de nødvendige betingelser for at gennemføre en "europæisk bompengetjeneste" ud fra princippet: én abonnementsaftale og én elektronisk enhed om bord på køretøjerne til opkrævning på hele Fællesskabets betalingsvejnet.

Tjenesten bygger på to teknologier:

5,8 GHz mikrobølgesystemer, der i dag benyttes på de europæiske betalingsmotorveje.

satellitpositionsbestemmelse i forbindelse med mobiltelefoni, en innovativ løsning, som med tiden vil udnytte GALILEO, og som eneste løsning gør det muligt at gennemføre de nye afgiftspolitikker, som Kommissionen og medlemsstaterne ønsker indført for at forbedre trafikstyringen, sikkerheden og trafikafviklingen på hele det primære vejnet, i byområder og mellem større byer. I direktivet anbefales det fremover at anvende den anden løsning frem for den førstnævnte.

I medfør af direktivet nedsættes et bompeng udvalg, som får til opgave i samråd med medlemsstaterne at løse alle tekniske og kontraktlige spørgsmål i forbindelse med etableringen af den europæiske tjeneste.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Konsekvenser for virksomhederne

Hvilke erhvervssektorer berøres?: producenter af elektronisk udstyr til motorkøretøjer, infrastrukturforvalterne og transportselskaberne.

Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)? fra 1 til 5000 ansatte. Alle producenter er SMV'er. De mindste infrastrukturforvaltere har 200 ansatte, og de største har 5000 ansatte. Transportselskabernes størrelse er meget forskellig og kan variere fra 1 til flere tusinde ansatte.

Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i Fællesskabet? Nej, virksomhederne er næsten jævnt fordelt, og det vil de i endnu højere grad være fremover.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?

Infrastrukturforvalterne skal rette deres fremtidige investeringer mod de udpegede tekniske løsninger. De skal installere det udpegede udstyr på deres betalingsvejnet, også i de tilfælde, hvor de ikke på nuværende tidspunkt tilbyder automatisk afgiftsopkrævning. De anlæg, der er investeret i, vil imidlertid blive bibeholdt, til de er forældede.

Leverandørerne til automobilindustrien vil modtage tekniske retningslinjer for at sikre den indbyrdes kompatibilitet mellem alle de systemer, der anvendes i Europa, hvilket vil lette deres arbejde i de kommende år, idet de udpegede løsninger allerede i vidt omfang er kendte og gennemprøvede.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

på beskæftigelsen?: der vil blive skabt nye og kvalificerede stillinger inden for industri- og servicesektorerne. Antallet af nye stillinger skønnes til 40 000 alene i Tyskland. Ekstrapoleres dette til de 15 medlemsstater, vil der blive skabt mere end 200 000 kvalificerede stillinger. Industrien vil få en vigtig håndsrækning i bestræbelserne på at fremme dennes produkter på verdensmarkedet, især fordi direktivet tilskynder til innoverende løsninger, der kan tilpasses alle tænkelige vejafgiftspolitikker.

Set fra infrastrukturforvalternes synspunkt kan der på sigt forekomme et tab af arbejdspladser, men dette drejer sig udelukkende om sæsonarbejde. Hvad angår faste stillinger, vil det personale, som kunne berøres i 2010, let kunne tilknyttes andre arbejdsopgaver som f.eks. modtagelse af abonnementsbestillinger, eftersalgsservice eller vedligeholdelse af motorvejene.

for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder? Der vil blive skabt nye virksomheder i servicesektoren til opkrævning af gebyrer, kundeforvaltning og kontrolovervågning af grænseoverskridende svig. Der vil også kunne skabes andre selskaber, som varetager vedligeholdelsen af systemerne. Dette vil allerede i 2003 være tilfældet i Tyskland.

på virksomhedernes konkurrenceevne?: virksomhedernes konkurrenceevne øges med gennemførelsen af disse åbne systemer, der ikke ejes af leverandørvirksomheden, som det ofte er tilfældet på nuværende tidspunkt. Med direktivets standardiseringsforanstaltning og udvalgsarbejdet sikres et åbent marked, hvor ingen leverandører udelukkes. Det er verificeret, at ingen af de leverandører, der kendes på nuværende tidspunkt, udelukkes fra markedet med dette direktiv.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?

Dette markeds tekniske sektor består udelukkende af SMV. Direktivets bestemmelser er nøje afpasset til denne situation. Disse virksomheder har alle gennem flere år anmodet Kommissionen om at vedtage en retsakt for at afhjælpe blokeringen i Den Europæiske Standardiseringsorganisation og gøre det muligt for dem at udvikle deres produkter på grundlag af en standard. I mangel af kompatibilitet med CEN-standarderne vil "EF-kompatibilitetsdirektivet" blive et referencemærke, som hele erhvervssektoren vil se frem til.

HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

6. Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter:

Leverandører af elektronisk materiel til automatisk afgiftsopkrævning: THALES e-transactions, CS ROUTE, KAPSCH og COMBITECH giver udtryk for, at gennemførligheden af at gøre udstyret indbyrdes kompatibelt og sætte det i stand til at kommunikere med alle bompengesystemer, der anvendes i Europa:

bør valideres på et kommercielt plan,

kun kan realiseres, hvis en infrastrukturforvalter iværksætter et udbud på en million enheder af udstyret,

vil kræve mindst tre års udvikling og afprøvning.

De ønsker ikke at give noget bindende tilsagn med hensyn til prisen for dette udstyr.

Infrastrukturforvaltere: European Association of the tolled Motorways companies (ASECAP), ASFA (Federation of French motorway and toll facility companies), ASETA (Sammenslutning af forvaltere af motorveje i Spanien), AISCAT (Sammenslutning af forvaltere af italienske motorveje), ASFINAG (østrigsk koncessionshaver for opkrævning af bompeng), TOLL COLLECT (koncessionshaver for automatisk opkrævning af bompeng i Tyskland), BRISA (koncessionshaver for forvaltning af portugisiske motorveje), RAPP AG (rådgivende kabinet for automatisk opkrævning af bompeng i Schweiz), har afgivet blandede udtalelser om visse elementer af direktivet, bl.a. om valget af teknologier.

Bilaterale samrådsmøder har fundet sted mellem administrationerne fra mange medlemsstater, som beskæftiger sig med automatisk opkrævning af bompeng (UK, FR, BE, NL, ES, PT, IT, AT og DE), samt Schweiz og EFTA-landene. Der er afholdt en generel præsentation den 27. juni 2002 for repræsentanter for de 15 medlemsstater. Bemærkninger, som er fremsat af nogle medlemsstater, er taget i betragtning.