

NOTAT

Grund- og nærhedsnotat

Dato 7. juli 2017
J. nr. 2017-3661

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer (EETS-direktivet/bompengedirektivet) og fremme af udveksling på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen.

KOM(2017)280 final

Nyt notat

1. Resumé

Europa-Kommissionens forslag er en omarbejdning af en eksisterende retsakt.

Formålet med forslaget er at nedbringe hindringerne for udbredelse af interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter på tværs af landegrænser i EU.

Regeringen er generelt positiv over for Kommissionens forslag.

Da forslaget indebærer, at der sandsynligvis skal gennemføres IT-systemmæssige ændringer hos SKAT, som er nødvendige for at give andre landes myndigheder adgang til oplysninger fra køretøjsregisteret, vil det derigennem få statsfinansielle konsekvenser.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM(2017)280 final af 31. maj 2017 fremsat forslag om Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (omarbejdning).

Retsgrundlaget for dette forslag er i lighed med det nugældende direktiv (2004/52/EF) artikel 91 i traktaten (TEUF) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure.

Nærværende forslag om intelligent opkrævning af vejafgifter understøttes af yderligere to forslag i Kommissionens meddelelse *Et mobilt Europa*. Det drejer sig om forslag til ændringer af bestemmelser i eurovignetdirektivets kapitel II om vejafgifter og afgifter for brug af vejnettet, KOM(2017) 275, og om forslag til



ændringer af bestemmelser i eurovignetdirektivets kapitel II om afgifter på motorkøretøjer, KOM(2017) 276.

Side 2/11

Forslaget er modtaget oversendt i dansk sprogversion den 12. juni 2017.

3. Formål og indhold

I 2004 vedtog Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet EETS-direktivet¹. Målet hermed var at øge interoperabilitet mellem forskellige elektroniske vejafgiftssystemer i EU ud fra devisen ”én kontrakt, én betalingsboks, én faktura”. Det vil sige, at f.eks. en dansk vognmand blot skal indgå aftale med en såkaldt EETS-udbyder, som med én enkelt betalingsboks i bilen skulle gøre det muligt at køre gennem alle omfattede elektroniske betalingsanlæg i EU og efterfølgende kun modtage én faktura. Denne service er samlet set benævnt EETS.

EETS-direktivet blev i 2009 fulgt op af en kommissionsbeslutning², som præciserede krav og roller til de forskellige aktører samt en række tekniske krav, som skulle få interoperabilitet til at blive en realitet.

Det nye forslag fra Kommissionen er en omarbejdning af det eksisterende direktiv fra 2004. Formålet med forslaget er at tage højde for mangler i den eksisterende lovgivning og effektivisere målopfyldelsen. Endvidere er sigtet blandt andet, at direktivet mere præcist skal afspejle de forskellige kategorier af EETS-markedsaktørers roller, som for indeværende alene er fastlagt i kommissionsbeslutningen fra 2009.

Som begrundelse angiver Kommissionen, at målsætningerne i den eksisterende lovgivning i vid udstrækning endnu ikke er opfyldt. Blandt andet henvises til, at de nationale markeder for elektroniske bompengtjenester domineres af lokale monopoler, og EETS-udbydere støder på hindringer, når de forsøger at trænge ind på nye markeder. Dette har den konsekvens, at trafikanterne fortsat har behov for mange forskellige betalingsbokse, skal forholde sig til flere kontrakter og faktureringsordninger for at betale vejafgifter i EU-landene. Dette udmønter sig i betydelige omkostninger og byrder, specielt for transporterhvervet.

Kommissionen angiver endvidere, at interoperabilitet på tværs af landegrænserne er opnået delvist, men at det i mange medlemsstater fortsat kun er nationale betalingsbokse, som kan benyttes til betaling af vejafgifter. Dette skyldes, at EETS-udbydere møder betydelige hindringer til deres adgang til markedet eksempelvis i form af:

- Forskelsbehandling fra myndighedernes side (bl.a. beskyttelse af etablerede virksomheder)
- Langvarige og skiftende godkendelsesprocedurer

¹ Europa-parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.

² Kommissionens beslutning 2009/750/EF af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengtjeneste og de tilhørende tekniske løsninger.



- Specifikke tekniske forhold i lokale systemer, som ikke er i overensstemmelse med de etablerede standarder.

Derudover har den eksisterende lovgivning pålagt kommende EETS-udbydere en forpligtelse til at udbyde tjenester i alle medlemsstater indenfor 24 måneder efter deres officielle registrering som EETS-udbydere. EETS-udbyderne er desuden forpligtet til at betjene lette køretøjer med satellitbaserede betalingsbokse, selvom ingen lande i EU endnu anvender satellitbaserede data til opkrævning af vejafgifter.

En anden udfordring for både infrastrukturforvaltere og EETS-udbydere er problemer med manglende betaling af afgifter fra køretøjer registreret i udlandet. Der findes p.t. ingen effektiv løsning på EU-plan til at udveksle oplysninger om trafikanter, der ikke efterlever reglerne. Dette fører til lavere afgiftsprovener og frustrationer blandt lovlidende trafikanter. Samtidig bremser problemet med udenlandske køretøjer den teknologiske udvikling fra traditionelle til moderne betalingsløsninger, hvor bilisterne ikke skal stoppe op for at betale.

Lykkes det at forbedre rammebetingelserne på markedet for elektronisk opkrævning af vejafgifter, vil forslaget ifølge Kommissionen medvirke til at forbedre det indre marked og det digitale indre marked. En mere udbredt anvendelse af elektroniske bompengebetaling vil desuden være i overensstemmelse med og understøtte "brugeren betaler"- og "forureneren betaler"-princippet og dermed bidrage til at opfylde målene i EU's energiunion.

Endelig indeholder kommissionens forslag et bud på relevante retsregler for udveksling af data om køretøjsregistrering med henblik på håndhævelse. Dette vil bidrage til at opfylde EU's mål om retfærdighed og grundlæggende rettigheder. På et mere operationelt niveau hænger de relevante bestemmelser sammen med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.³ De relevante bestemmelser respekterer også den gældende lovgivning om beskyttelse af personoplysninger.

I det følgende redegøres for de foreslåede ændringer til direktivet enkeltvis:

Artikel 1: Genstand og anvendelsesområde

a) Ud over at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer tilføjes et nyt mål: at lette udveksling af oplysninger på tværs af landegrænser om manglende betaling af vejafgifter i Unionen.

b) En ændring i direktivets tekst for at give medlemsstaterne mulighed for at udveksle oplysninger om personer, der ikke betaler vejafgifter i tilfælde, hvor bompengesystemer ikke stiller krav om installation af køretøjsudstyr. Denne ændring er nødvendig for eksempelvis at muliggøre håndhævelse på tværs af

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.



landegrænser af bompengesystemer i byer (herunder trængselsafgiftssystemer) og andre systemer ved hjælp af automatisk nummerpladegenkendelsesteknologi med henblik på elektroniske bompengetransaktioner.

c) Der tydeliggøres i teksten for at bekræfte, at EETS udbydes af EETS-udbydere og ikke af bompengeopkrævere.

Artikel 2: Definitioner

Der tilføjes en artikel med definitioner for at præcisere begreber, som anvendes i direktivet.

Artikel 3: Teknologiske løsninger

a) Stk. 1 præciserer, at bestemmelserne heri alene gælder for bompengesystemer, som stiller krav om installation eller brug af køretøjsudstyr. "Brug" tilføjes for at bekræfte, at bærbare anordninger, der bruges til elektroniske bompengetransaktioner, skal betragtes som køretøjsudstyr i dette direktivs forstand. I stk. 1 gøres der rede for de teknologiske løsninger, som kan anvendes til nye og eksisterende elektroniske bompengesystemer.

Listen i stk. 1 over teknologier, som kan bruges til elektroniske bompengetransaktioner, er desuden flyttet til bilag IV. Kommissionen bemyndiges til at ændre listen ved delegerede retsakter, hvis en teknologi bliver utidssvarende, eller hvis en ny teknologi, som er afprøvet i pilotforsøg efter artikel 20 i direktiv 2009/750/EF, bør føjes til listen.

b) Det tidligere stk. 2 udgår, eftersom det gentager andre bestemmelser i direktivet.

I det nye stk. 2 fastsættes det, at køretøjsudstyr, der bruger satellitbaseret positionsbestemmelse, skal være kompatibelt med de positionsbestemmelsestjenester, som udbydes via Galileos og den europæiske geostationære navigationsoverlaytjenestes (EGNOS) systemer, og må være kompatibelt med andre satellitnavigationssystemer.

c) I stk. 3 præciseres det, at EETS-køretøjsudstyr må kobles til andre anordninger, der er installeret eller befinder sig i køretøjet, f.eks. satellitbaserede navigationssystemer eller smartphones. Det præciseres endvidere, at kommunikation mellem køretøjsudstyr og sådanne øvrige anordninger må bruge teknologier, som ikke er anført i bilag IV (for eksempel Bluetooth).

I stk. 3 udgår "... og i alle typer køretøjer i overensstemmelse med den tidsplan, der er nævnt i artikel 3, stk. 4" af to årsager:

- EETS-udbydere bør ikke pålægges at udbyde EETS til alle køretøjer, men bør kunne vælge at udbyde sin tjeneste alene til tunge køretøjer eller til lette køretøjer, og
- som nævnt i stk. 4 kan køretøjsudstyr i lette køretøjer alene være egnet til brug med 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi og derved uegnet i visse bompengeopkrævningssystemer for tunge godskøretøjer, som kræver udstyr, der egner sig til brug i forbindelse med alle tre tilladte teknologier.

d) I et nyt stk. 4 præciseres det, at køretøjsudstyr kan integreres med andre anordninger og tjene andre formål end bompengebetaling.



I det nye stk. 4 tilføjes en undtagelse, således at EETS-udbydere, som betjener lette køretøjer, får mulighed for at tilbyde deres kunder køretøjsudstyr, der alene egner sig til brug med 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi. Denne undtagelse gælder indtil den 31. december 2027.

e) Det tidligere stk. 3 udgår, da det henviser til forældede krav.

Artikel 4: Beskrivelse af den europæiske elektroniske bompengetjeneste

Artikel 4 udgår grundet følgende årsager:

Stk. 1 udgår, da bestemmelsen er blevet overflødig.

Stk. 2 og 3 er flyttet til andre artikler.

Stk. 3 udgår, fordi medlemsstaterne ikke har indflydelse på den dato, fra hvilken EETS-udbydere skal tilbyde EETS.

Artikel 5: Beskrivelse af den europæiske elektroniske bompengetjeneste

I stk. 1 henvises til "Bilag I" snarere end "bilaget", fordi der tilføjes nye bilag, og alle bilag derfor skal nummereres.

Tidligere stk. 2, 4 og 5 erstattes af nye bestemmelser i artikel 11 for at tilpasse forskriftsproceduren med kontrol til proceduren for delegation af beføjelser, jf. artikel 290, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

Et nyt stk. 5 indeholder en specifik bestemmelse for at sikre, at når europæiske standardiseringsorganer tager EETS-relevante standarder op til revision, vil interoperabilitetskomponenternes vedvarende overensstemmelse blive fastholdt med egnede overgangsordninger.

I et nyt stk. 5 erstattes henvisningen til artikel 2, stk. 1, desuden af en henvisning til bilag IV, og de relevante bestemmelser overføres til dette.

Artikel 6, 7, 8, 9 og 10 samt bilag II og III

I disse fem artikler og to bilag fastsættes en procedure for udveksling af oplysninger på tværs af landegrænser om trafikanter, der ikke betaler bompeng. De hidrører fra en tilpasning af bestemmelserne i direktiv (EU) 2015/413 til bompengebetaling. Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse (EDPS) blev hørt om udkastet til lovtæst og gjorde ikke indsigelse mod dette.

Følgende bestemmelser i direktiv 2004/52/EF ændres ikke ved det foreslåede initiativ:

Artikel 16 (tidligere artikel 8), hvori det præciseres, hvem direktivet er rettet til, og

Bilag I (tidligere Bilag), hvori det specificeres, hvilke elementer der er påkrævet for at etablere og ibrugtage EETS.

4. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke. Forslaget skal behandles i udvalget for Transport og Turisme. Første drøftelse i udvalget var en udveksling af synpunkter med Transportkommissæren om hele "vejpakken" d. 19. juni 2017. Planen for den videre proces herfra foreligger endnu ikke.



5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b.

Kommissionen har vurderet, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Det er Kommissionens opfattelse, at nationale tiltag ikke i tilstrækkelig grad kan sikre en indbyrdes tilnærmelse og den nødvendige interoperabilitet mellem de mange forskellige bompengesystemer i medlemsstaterne. Kommissionen fremhæver, at en utilfredsstillende tilrettelæggelse af markedet for elektronisk opkrævning af vejafgifter i medlemsstat A vil have en negativ indflydelse på trafikanter, der er registreret i medlemsstat B, og omvendt. De enkelte medlemsstater har intet incitament til at ændre situationen, medmindre EU-borgernes og virksomhedernes interesser tages i betragtning. Dette kan alene opnås med en indsats på EU-niveau.

Det samme gælder for håndhævelsen af betalinger på tværs af landegrænserne, hvor den rent mellemstatslige tilgang ifølge Kommissionen har vist sine begrænsninger. Der er således kun underskrevet få bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne om udveksling af oplysninger. Det er alene EU, som kan iværksætte et effektivt system, hvormed oplysninger om trafikanter, der ikke betaler bompeng, udveksles på tværs af alle medlemsstater og Kommissionen vurderer derfor, at nærhedsprincippet er overholdt.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Regeringen kan i den forbindelse tilslutte sig betragtningerne i forslaget.

6. Gældende dansk ret

Det gældende EETS-direktiv 2004/52/EF og den efterfølgende Kommissionsbeslutning 2009/750/EF er implementeret i dansk lovgivning via følgende retsakter:

- Bekendtgørelse nr. 725 af 3. juli 2008 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet
- Bekendtgørelse nr. 1216 af 26. oktober 2010 om ændring af Bekendtgørelse om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.

For så vidt angår den danske lovgivning vedr. grænseoverskridende udveksling af nummerpladeoplysninger, er der pr. 1. 1. 2016 indført en hjemmel i § 17, stk. 3, i lovebekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017 om registrering af køretøjer, for SKAT til at udlevere oplysninger fra køretøjsregistreret til udenlandske myndigheder om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger til brug for behandling af en konkret sag.



7. Konsekvenser

7.1 Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for lovgivningsmæssige tilpasninger i den gældende danske bekendtgørelse om EETS.

En vedtagelse af forslaget kan også medføre behov for lovgivningsmæssige ændringer med hensyn til at sikre udenlandske myndigheders søgning i køretøjsregisteret til brug for udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter, i det omfang bestemmelsen i § 17, stk. 3, i lovebekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017 om registrering af køretøjer ikke kan anvendes. Det fremgår ikke nærmere af forarbejderne til denne bestemmelse – L36a af 11. november 2015 – hvilke muligheder danske myndigheder har for at forespørge i udenlandske køretøjsregistre, samt om betalinger for udnyttelse af vejarealer i Danmark kan inddrives i udlandet.

Det vurderes, at særligt bestemmelserne i Artikel 5 kan få konsekvenser for SKAT. I denne artikel pålægges det medlemsstaterne at give andre medlemsstaters nationale kontaktpunkter adgang til at foretage en automatiseret søgning i medlemsstatens køretøjsregister. Det vurderes, at artiklens pkt. 3 i realiteten bestemmer, at den automatiserede adgang skal ske via EUCARIS platformen (i pkt. 3 henvises til artikel 15 i rådets afgørelse 2008/616/RIA, hvor det fremgår at EUCARIS skal anvendes). Det er tidligere vurderet, at en opkobling til EUCARIS vil kræve en lovændring.

I artikel 12 foreslås/fastsættes en tidsfrist på [18 måneder] for medlemsstaternes gennemførelse af direktivets bestemmelser i de nationale love. Det bemærkes hertil, at i relation til en teknisk implementering af en opkobling til EUCARIS, vurderes en sådan tidsfrist for realistisk. Det bemærkes, at dette ikke er en vurdering af tidsfrister for implementering af ændringer til love og regler.

Med hensyn til persondatabeskyttelse ses de omhandlede personoplysninger – navn, adresse, telefonnummer - ikke at være omfattet af de særligt beskyttede personoplysninger i § 7 i lov nr. 429 af 31. maj 2000 om personoplysninger, ligesom bestemmelsen i denne lovs § 8 om udlevering af personoplysninger heller ikke ses at være til hinder for en udlevering i de omhandlede tilfælde.

Der udestår en nærmere vurdering af alle disse nødvendige ændringer.

7.2 Økonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes umiddelbart at have statsfinansielle konsekvenser. Det gælder hovedsageligt for gennemførelsen af de systemmæssige ændringer/udvidelser, som er nødvendige for at give andres landes myndigheder adgang til køretøjsregisteret om ejere/brugere af køretøjer til brug for også at omfatte udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter.



Der forventes engangsudgifter til etablering af integration/opkobling mellem Køretøjsregistret og EUCARIS samt i en vis grad forøgede driftsudgifter til drift og vedligehold af denne integration. Det vurderes med meget stor usikkerhed, at en opkobling til EUCARIS vil koste 0,4-1,5 mio. kr. i engangsomkostninger afhængig af, hvilke konkrete krav der vil blive stillet i forbindelse med en sådan opkobling. Til grundlag for vurderingen ligger tidligere erfaringer med DMR systemtilretninger. Det vurderes med meget stor usikkerhed, at driftsomkostningerne vil blive forøget i størrelsesordenen 0,1-0,4 mio. kr. årligt.

Med hensyn til de *samfundsøkonomiske* og *erhvervsøkonomiske* konsekvenser vil forslaget kunne medføre lavere udgifter til administration i forbindelse med driften af vejafgiftsordninger, som vil komme trafikanter, vejinfrastrukturforvalterne og EETS-udbydere til gode. Den største besparelse ventes at tilfalde transporterhvervet.

Samtidig får vejinfrastrukturforvaltere bedre muligheder for at håndhæve afgiftsordninger på tværs af landegrænserne. Vejafgiftsforvalterne må dog samtidig imødesee omkostninger til tilpasning af deres systemer til nye krav.

8. Høring

Forslaget har været sendt i høring i EU-Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 9. juni 2017 med frist for at afgive høringssvar den 21. juni 2017.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har modtaget i alt seks høringssvar fra henholdsvis Dansk Erhverv, Danske Speditører, DI Transport, DTL, ITD og Sund & Bælt. Hovedindholdet af høringssvarene fremgår af nedenstående.

Vedr. det overordnede formål

Overordnet set støtter alle høringssvarparter hovedpunkterne eller dele heraf i Kommissionens forslag. Det gælder specielt målet om at fremme interoperabiliteten af elektroniske bompengesystemer og en bedre brugeroplevelse i form af blandt andet behov for færre betalingsbokse, hvilket vil medvirke til at fjerne hindringer for adgang til markedet.

Vedr. lempelser af krav til EETS-udbydere

Danske Erhverv, DTL og Sund & Bælt anser alle det som positivt, at Kommissionen ønsker at mindske kravene til EETS-udbydere hovedsageligt ved at fjerne de nuværende krav om, at udbydere skal tilbyde EETS-tjenesten dækkende hele EU inden for 24 måneder og ved at fjerne kravet om, at EETS skal tilbydes både tunge og lette køretøjer (og at betalingsbokse dermed skal være kompatible med afgiftssystemer baseret på DSRC og GNNS samtidigt).

DTL noterer sig ligeledes, at Kommissionen vil skærpe kravene til bompengepkrævere og medlemsstater i deres forhold til udbydere af interoperabilitet, hvilket skulle gøre det lettere at få etableret interoperable udbud.

Vedr. øgede muligheder for tilpasning til nye teknologiske muligheder



DTL og **Sund & Bælt** noterer sig, at Kommissionens forslag lægger op til at gøre mulighederne for afgiftsopkrævning via nye teknologier, fx via link til smartphones, mere smidige i forhold til direktivets nuværende bestemmelser. **DTL** bemærker blandt andet, at dette også omfatter systemer, der ikke kræver installering af elektronisk udstyr.

Vedr. styrkede muligheder for udveksling af oplysninger på tværs af landegrænserne om manglende betaling af vejafgifter

Dansk Erhverv, DTL, ITD og Sund & Bælt ser alle positivt på, at Kommissionen foreslår at styrke retsgrundlaget og mulighederne for udveksling af registreringsoplysninger på tværs af landegrænserne for så vidt angår manglende betaling af vejafgifter.

Sund & Bælt fremhæver det som særligt positivt, at Kommissionen adresserer vanskelighederne ved at håndhæve bompengebetaling fra ejere af køretøjer, som er registreret i en anden medlemsstat. Selskabet imødekommer derfor Kommissionens forslag om at indføre en procedure, der skal lette udvekslingen af oplysninger på tværs af landegrænser, hvilket skal medvirke til at identificere ejeren af køretøjet på grundlag af nummerpladen. Selskabet finder det også positivt, at direktivet adresserer forhold i relation til persondataforordningen.

Sund & Bælt skal dog i den sammenhæng bemærke, at der ligeledes er behov for at styrke mulighederne for at inddrive betalingerne på af tværs landegrænserne, såfremt Kommissionens målsætning skal nås. Selvom det således er positivt, at Kommissionen letter adgangen til oplysninger, bør der efter selskabets opfattelse tillige indføres regler, der styrker medlemsstaternes håndhævelsesmuligheder på tværs af landegrænserne, i tilfælde af manglende betalinger.

Dansk Erhverv bemærker, at det er vigtigt, at overførslen af data udelukkende skal omhandle den fornødne mængde data, der gør nationale myndigheder i stand til at konstatere den manglende betaling, samt identificere den individuelle virksomhed, der ikke har betalt afgiften. Det indsamlede data skal derimod ikke anvendes til reelle registre over de enkelte virksomheders færden, køremønstre eller lignende. Der skal derfor skabes betryggende rammer for indsamling, anvendelse og efterfølgende destruktions af disse data.

Øvrige bemærkninger

Høringsparterne peger på et par andre problemstillinger, jf. nedenfor:

Sund & Bælt anser det for vigtigt, at medlemsstater, som måtte ønske at indføre obligatorisk betalingsboks til et evt. nationalt kørselssystem, kan stille krav om, at køretøjer fra andre medlemsstater er udstyret med en EETS betalingsboks, inden de må køre i det pågældende land.

DI Transport bemærker, at problemet med de nuværende opkrævningssystemer understreger, at det vil være et problem at pålægge medlemslandene at



afvikle tidsbaserede vejbenyttelsesafgifter, når de elektroniske opkrævnings-systemer ikke fungerer godt nok i EU (dette er en del af Kommissionens forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter for benyttelse af infrastrukturen, som fremlægges sideløbende for ændringsforslaget til EETS-direktivet).

ITD bemærker, at der snarest muligt bør indføres EU-lovgivning, hvorefter EU-medlemslande tillader transportvirksomheder at afregne bompenge med et enkelte digitalt/elektronisk betalingssystem, som gælder i alle EU-lande.

Et par af høringsparterne noterer sig med baggrund i den korte høringsfrist, at der kan blive behov for at indsende supplerende bemærkninger efter en nøjere granskning af forslaget. Det gælder **Danske speditører, DTL** samt **Sund & Bælt**.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger/forhandlingssituationen

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

Det vurderes umiddelbart, at de fleste lande kan tilslutte sig forslagets punkter om præciseringer af det gældende direktiv, herunder bortfaldet af forpligtigelserne til EETS-udbydere om at være EU-dækkende indenfor 24 måneder og bortfaldet af forpligtelsen til at tilbyde EETS til både tunge og lette køretøjer. Det samme vurderes at gælde for de dele af forslaget, som sigter på at gøre det lettere at anvende nye teknologier i forbindelse med afgiftsopkrævning. Med hensyn til de foreslåede forøgede muligheder for udveksling af nummerpladeoplysninger på tværs af grænserne er det for nuværende uklart, hvordan de forskellige lande forholder sig.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter helt overordnet målsætningen om at forbedre mulighederne for interoperabilitet mellem de forskellige vejafgiftsordninger i EU, herunder at gøre krav og rettigheder for EETS-udbydere mere klare. Regeringen finder, at der er behov for at styrke mulighederne for at inddrive betalinger af vejafgift på tværs af landegrænserne og støtter herunder forslaget om at gøre det lettere at udveksle oplysninger om manglende betaling af vejafgifter på tværs af medlemsstaterne.

Regeringen finder dog, at der fortsat er uklarheder, som bør adresseres - eksempelvis omkring praksis for udveksling af nummerpladeoplysninger ved manglende betaling af vejafgifter.

Endelig er regeringen opmærksom på, at forslaget indeholder delegation af beføjelser til Rådet i form af mulighed for at opdatere listen over de teknologier, der kan bruges til elektroniske bompengetransaktioner, hvis en teknologi bliver utidssvarende, eller hvis en ny teknologi, som er afprøvet i pilotforsøg, bør tilføjes til listen.



Regeringen gør opmærksom på, at Kommissionens forslag pt. hovedsageligt har betydning for Sund & Bælts (herunder Brobizz A/S) og enkelte rederiers forretningsområder, samt for SKAT arbejder i forbindelse med køretøjsregistreret. Og på længere sigt kan forslaget specielt mht. håndhævelsesmulighederne overfor udenlandske trafikanter potentielt også få betydning for det særlige offentlige selskab *Fjordforbindelsen Frederikssund*. Umiddelbart vurderes det dog ikke at give anledning til bemærkninger/forbehold.

Regeringen har behov for at analysere Kommissionens forslag nærmere, førend der kan fastlægges detaljeret holdning hertil.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.