



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 23.4.2003  
KOM(2003) 132 slutlig

2003/0081 (COD)

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN**

**Att förverkliga det transeuropeiska transportnätet:**

**Innovativa finansieringsmetoder  
Driftskompatibla elektroniska vägtullsystem**

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om allmänt införande av och driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i  
gemenskapen**

(framlagt av kommissionen)

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

DEL I: BÄTTRE FINANSIERINGS- OCH FÖRVALTNINGSINSTRUMENT FÖR UTVECKLING AV DET TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTET .....	5
1. Finansieringen av det transeuropeiska transportnätet: analys av det aktuella läget.....	7
1.1. Ett nät med finansieringsproblem .....	7
1.2. Bättre samordning av offentliga medel .....	8
1.3. Mycket selektiva offentliga investeringar .....	10
1.4. Helt privatfinansierade nät .....	10
1.5. Offentlig-privat samfinansiering.....	10
1.6. Bättre finansieringsramar .....	13
2. Vägar till en lösning .....	15
3. Bättre samordning och större samverkansvinster genom nya strukturer .....	16
3.1. Medel .....	16
3.2. Strukturer .....	17
3.3. Projektsamordning genom transnationella rättssubjekt .....	17
3.4. Nya finansieringsinstrument för gemenskapen.....	19
3.5. EU-garantier för politiska risker förknippade med det transeuropeiska transportnätet	20
DEL II – MOT ETT EUROPEISKT SYSTEM FÖR ELEKTRONISKA VÄGTULLAR .....	22
1. Inledning .....	23
2. Standardiseringsläget .....	24
3. Deltagande i systemet för de nya medlemsstaterna och situationen för lastbilar .....	24
4. Syftet med direktivet.....	25
5. Målets uppfyllande.....	26
6. Kombinationen av satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation med mikrovågsteknik är en lösning på kort och medellång sikt. På lång sikt skall däremot endast den modernaste tekniken tillämpas.....	26
7. Långfristig teknisk lösning för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar: teknik för satellitbaserad positionsbestämning, obligatorisk för nya system från och med 2008 och allmänt 2012. ....	27
8. Tidsplan för genomförande av det europeiska vägtullsystemet.....	28
9. Införandet av ett europeiskt vägtullsystemet: föreskrivande kommitté .....	29

## **MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN**

### **Att förverkliga det transeuropeiska transportnätet:**

#### **Innovativa finansieringsmetoder Driftskompatibla elektroniska väggtullsystem**

Ingen ekonomi kan vara konkurrenskraftig utan effektiva transportnät. Det transeuropeiska transportnätets uppbyggnad och störningsfria drift, som blev en officiell gemenskapsstrategi för tio år sedan, är grundläggande förutsättningar för att den inre marknaden verkligen skall fungera och för att man skall kunna säkerställa hållbar rörlighet i en utvidgad union. Trots detta fortsätter en stark men ojämnt fördelad trafikökning att belasta transportnätet, samtidigt som man står inför ett växande behov av hållbar utveckling och snart måste integrera de framtida medlemsstaternas nät. Dessutom är transportinfrastrukturen fortfarande underfinansierad på grund av att det saknas medel och en ram som uppmuntrar investeringar.

Ändå pekade kommissionen redan i sin vitbok *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: vägval inför framtiden*<sup>1</sup> på den uppenbara oförenligheten mellan de uppsatta målen och unionens ekonomiska medel. De medel som medlemsstaterna och unionen tillsammans anslår för utvecklingen av transportinfrastrukturen är otillräckliga. Paradoxalt nog bär gemenskapen enligt fördraget ansvaret för utarbetandet av riktlinjer för det transeuropeiska transportnätets utveckling utan att ha fått de nödvändiga ekonomiska resurserna beviljade.

På kort sikt gör kombinationen av ekonomisk avmattning och snäva budgetramar att utsikterna för en kännbar ökning av de offentliga transportinvesteringarna för närvarande inte är särskilt goda. Medlemsstaterna gör andra prioriteringar för sina offentliga medel, trots att unionens medborgare och företag varje dag känner av följderna av den fortfarande ytterst ojämna fördelningen mellan transportsätten och av transportnätets dåliga anpassning till den ökande rörligheten. När det gäller vissa projekttyper är det tänkbart att låta offentlig-privata partnerskap komplettera den offentliga finansieringen. Det finns dock fortfarande för många okända faktorer som påverkar de planerade projekten (särskilt vad gäller järnvägar och gränsöverskridande projekt) och valet av transportpolitiskt alternativ. Den privata sektorns förtroende räcker inte för ett ekonomiskt engagemang. Dessutom krävs för offentlig-privata partnerskap nästan alltid ett betydande ekonomiskt stöd från den offentliga sektorn i form av bidrag eller garantier.

Likväl kan det inte förnekas att en av grundförutsättningarna för en lyckad utvidgning är ett fungerande transportinfrastrukturnät som kompletterar de felande länkarna mellan de femton gamla och de nya medlemsstaterna och som gör det möjligt att fullt ut utnyttja potentialen hos den gemensamma europeiska marknaden. För detta krävs inte bara en modernisering och nybyggnad av infrastruktur i de anslutande länderna utan också i unionens nuvarande medlemsstater, eftersom en rad projekt ännu inte är genomförda, nya trafikflöden kommer att uppstå och det råder brist på förbindelser mellan de båda områdena.

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 370, 12.9.2001.

**Frågan om hur denna nya infrastruktur skall finansieras är helt klart en av utvidgningens största utmaningar.**

I avvaktan på att allt detta färdigställs måste man se till att insamlingen av vägtullar genom avgiftsbeläggning av infrastruktur användningen inte sker på bekostnad av trafikflödet. Man bör därför säkerställa driftskompatibilitet mellan vägtullsystemen.

Syftet med detta meddelande är att klargöra läget för det transeuropeiska nätets infrastruktur och finansiering och att visa att man omgående måste vidta en rad kompletterande åtgärder med inriktning på en effektivare användning av de medel som öronmärkts för transeuropeisk infrastruktur. Dessa åtgärder kan sammanfattas under **två huvudrubriker:**

- **Bättre samordning av offentlig och privat finansiering av de transeuropeiska transportnäten.**
- **Ett effektivt europeiskt system för elektroniska vägtullar.**

Dessa åtgärder torde på lång sikt bidra till att göra den politiska ramen och finansieringsvillkoren för stora transeuropeiska nätprojekt stabilare. För att man skall få en gemenskapsstrategi för avgiftsbeläggningen av infrastruktur, och för att fastställa villkoren för den korsfinansiering som planeras i transportvitboken, är det tänkt att före juni 2003, dvs. efter Europeiska rådets möte i Bryssel den 20–21 mars 2003, lägga fram ett rättsligt instrument som bygger på en ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer ("Eurovinjetten"). Det "europeiska systemet för elektroniska vägtullar" innebär att man bara kommer att behöva ett enda abonnemangskontrakt för att köra på de transeuropeiska vägnäten. På så sätt ser man till att nya tjänster tillhandahålls.

# DEL I: BÄTTRE FINANSIERINGS- OCH FÖRVALTNINGSINSTRUMENT FÖR UTVECKLING AV DET TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTET

## Inledning

Genom Maastrichtfördraget, som trädde i kraft 1993, fick gemenskapen ansvaret för en politik som skulle främja nätens samtrafikförmåga och driftskompatibilitet och på så sätt ge Europa möjlighet att fullt ut utnyttja fördelarna med ett område utan inre gränser. Gemenskapen fick således i uppdrag att ställa upp en serie riktlinjer som skulle omfatta mål, prioriteringar och huvudlinjer för de åtgärder som förutsågs för de transeuropeiska näten<sup>2</sup>. Detta uppdrag ledde bland annat till att man 1996 antog beslut nr 1692/96/EG<sup>3</sup> om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Huvudsyftet med denna politik var – och är fortfarande – att fylla de luckor i de stora infrastrukturnäten som hindrar den fria rörligheten för personer och varor (transport), elektricitet och gas (energi) och idéer (telekom). Detta meddelande gäller emellertid endast det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), eftersom det råder stora skillnader mellan transportsektorn och energi- och telekomområdena.

Luckorna i näten beror främst på att planeringen fram till helt nyligen var en nationell angelägenhet som inte alltid tog vederbörlig hänsyn till den transeuropeiska dimensionen. Bristen på en transeuropeisk vision gör att det än i dag kvarstår hinder för en väl fungerande inre marknad<sup>4</sup>. I vitboken<sup>5</sup> visas mot denna bakgrund att förseningarna av de planerade transeuropeiska transportnätsprojekten är en av huvudorsakerna till ineffektiviteten och trafikstockningarna på transportnätets stora trafikleder. Behovet av en komplettering av nätets felande länkar ökas ytterligare av den förestående utvidgningen, som oundvikligen kommer att leda till en betydande ökning av trafikvolymen<sup>6</sup>, eftersom väg- och järnvägsinfrastrukturen delvis är föråldrad respektive underdimensionerad. Tio år efter Maastrichtfördragets ikraftträdande och nästan lika lång tid efter toppmötet i Essen stagnerar utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet. Det finns flera skäl till detta och beror främst på

- den bristande politiska viljan hos medlemsstaternas beslutsfattare, som inte har tagit tillräcklig hänsyn till projektens transeuropeiska dimension,

---

<sup>2</sup> Artikel 155.

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets beslut av den 23 juli 1996, EGT L 228, 9.9.1996.

<sup>4</sup> Stängningen av Mont Blanc-tunneln efter olyckan den 24 mars 1999 och bristen på lämpliga alternativ, särskilt i form av järnvägstjänster, är symptomatisk för situationen och inverkar menligt på Valle d'Aosta-regionens, och hela Italiens, ekonomi uttryckt i BNP. Uttryckt i siffror uppgick effekten mellan 1999 och början av 2002 till totalt mellan 3 000 och 3 200 miljoner euro, varav en tredjedel kan hänföras till ökade transportkostnader och resten till minskad export till andra unionsländer. (Källa: *Dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali della Presidenza del Consiglio*, 2003)

<sup>5</sup> KOM(2001) 370.

<sup>6</sup> Enligt vitbokens prognoser kommer persontrafiken att öka med 24 % och godstrafiken med 38 % i EU:s nuvarande femton medlemsstater mellan 1998 och 2010. Om inget görs för att bättre fördela efterfrågan, förutspås den tunga lastbilstrafiken öka med närmare 50 %. Trafiken i de framtida medlemsstaterna och mellan dem och EU:s nuvarande medlemsstater skulle utan vidare kunna öka med det dubbla, med tanke på bland annat flyttningen av mycket arbetsintensiv industri till dessa länder.

- otillräckliga ekonomiska resurser för det transeuropeiska nätet både inom den offentliga (medlemsstaterna och unionen) och den privata sektorn, eftersom möjligheten med olika slags offentlig-privata partnerskap inte utnyttjas fullt ut,
- de projektansvariga organens splittring, med allvarliga samordningsproblem för resurs- och projektförvaltningen som följd.

Syftet med detta dokument är att granska läget för transportinfrastrukturens finansiering, att undersöka hur man kan göra finansieringen mer effektiv och att bland berörda parter få igång en debatt om vilka medel som man i framtiden kommer att behöva sätta in för att få ett effektivt transportnät, som är en viktig förutsättning för unionens konkurrenskraft under kommande decennier.

## 1. FINANSIERINGEN AV DET TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTET: ANALYS AV DET AKTUELLA LÄGET

Gemenskapen har visserligen fått nya planeringsbefogenheter men inte tillräckliga ekonomiska resurser för att förverkliga de transeuropeiska näten. Bortom de goda avsikterna gör snäva budgetramar att medlemsstaterna har problem med att finansiera den infrastruktur som nämns i Europaparlamentets och rådets beslut om riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet, särskilt de gränsöverskridande avsnitten. För att man skall kunna möta de utmaningar som byggandet av denna infrastruktur innebär krävs en ram som bättre svarar mot finansieringsproblemen. De tillgängliga medlen – särskilt de offentliga (inklusive gemenskapsmedel) – är ofta dåligt samordnade och därför mindre effektiva, och de mycket selektiva privata investeringarna är långt ifrån tillräckliga för att svara mot de ekonomiska behov som nätets byggande ger upphov till.

### 1.1. Ett nät med finansieringsproblem

Det är finansieringsproblemen som står i vägen för förverkligandet av de transeuropeiska nätprojekten. Bara kostnaden för det transeuropeiska transportnätet uppskattas till nästan 350 miljarder euro för alla projekt som skall vara avslutade senast 2010. Till detta kommer över 100 miljarder euro för projekt som gäller de framtida medlemsstaterna. Unionen har med all rätt ställt upp ambitiösa mål för nätens utveckling, men resultaten lever inte upp till förväntningarna: I slutet av 2001 nådde de prioriterade transportprojektens genomförandegrad fortfarande bara upp till 25 % av den uppskattade totala kostnaden. Bara tre av de fjorton projekt som prioriterades av stats- och regeringscheferna i Essen i december 1994 har avslutats<sup>7</sup>, och av de återstående elva projekten befinner sig några fortfarande på planeringsstadiet. Mest försenade är projektens gränsöverskridande avsnitt, som är mindre lönsamma och har lägre prioritet än de nationella avsnitten. Särskilt drabbade är projekten i Alperna och Pyrenéerna<sup>8</sup>.

Under 1980-talet investerade medlemsstaterna i genomsnitt 1,5 % av BNP i byggandet av transportinfrastruktur. Numera ligger investeringarna på under 1 %<sup>9</sup>. Medlemsstaternas bidrag till olika transeuropeiska transportnätprojekt uppgår således till ungefär 15–20 miljarder euro per år. Det är därför uppenbart att medlen inte kommer att räcka för att man skall kunna slutföra alla planerade projekt fram till 2010, och att det praktiskt taget inte tas någon hänsyn alls till kommande behov i samband med utvidgningen. Denna brist på finansieringsåtaganden i fråga om transportinfrastruktur är anmärkningsvärd med tanke på det samtidigt starkt ökade behovet av rörlighet och transportsektorns betydelse för en väl fungerande ekonomi.

Vid sidan om medlemsstaterna bidrar även gemenskapen till det transeuropeiska transportnätets finansiering. Utöver fastställandet av det transeuropeiska nätets olika beståndsdelar omfattar nämligen gemenskapens mandat också finansieringsfrågor. Man har därför öronmärkt en särskild budget för transeuropeiska nät för att kunna ge

---

<sup>7</sup> Den fasta Öresundsförbindelsen mellan Sverige och Danmark, Milano-Malpensas flygplats och utbyggnaden av järnvägen mellan Cork och Dublin.

<sup>8</sup> Se det betänkande om kommissionens förslag till ändring av finansieringsreglerna för transeuropeiska nät som Europaparlamentets budgetutskott har lagt fram. Föredragande Franz Turchi.

<sup>9</sup> Alla transportinfrastrukturer tillsammans.

stöd till projekt av gemensamt intresse, studier och arbeten. Budgetens genomförande regleras genom rådets förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1655/1999, nedan för enkelhetens skull kallad ”TEN-finansieringsförordningen”. Samfinansieringen sker mest i form av direkta bidrag, men TEN-finansieringsförordningen tillåter också lånegarantier och räntesubventioner. Parallellt med detta bidrar gemenskapen till nätens finansiering också via strukturfonderna (Sammanhållningsfonden och ERUF). När det gäller förbindelserna inom de framtida medlemsstaterna bidrar instrumentet för strukturpolitiska åtgärder inför anslutningen till utveckling av näten i de berörda länderna. Under perioden 2000–2006 uppgick gemenskapens bidrag inom EU (alla instrument utom utlån från Europeiska investeringsbanken) till totalt ungefär 20 miljarder euro<sup>10</sup>. Gemenskapsstödet täcker alltså bara en (mycket) liten del av finansieringsbehovet och är långt ifrån tillräckligt för att bidra till nätens utveckling.

Siffrorna visar tydligt att den budget som medlemsstaterna anslår för investeringar i det transeuropeiska nätet och de medel som unionen ställer till tillförfogande är otillräckliga. I klartext skulle det med nuvarande investeringstakt ta nästan 20 år för att klara av det som egentligen planerats för 2010. Sedan den nya strategin för de transeuropeiska näten infördes har nya prioriteringar tagits fram, som bland annat gäller utvidgningen och innebär ut- eller ombyggnad respektive renowing av näten, inte bara i de nya medlemsstaterna utan också i EU:s nuvarande medlemsstater, samt förbindelser mellan nya och gamla medlemsstater. Ett annat nytt krav, som ställdes av Europeiska rådet i Göteborg, är att man skall arbeta för en effektiv övergång till de mest miljövänliga transportsätten genom att inrikta investeringarna på dessa. Till detta kommer att man måste bidra till kunskapsområdets förverkligande genom att anpassa transportnäten till ny teknik enligt Galileoprojektets exempel.

Samtidigt som efterfrågan på rörlighet ökar, verkar byggandet av ny, och framför allt gränsöverskridande, transportinfrastruktur ha avstannat. Transportpolitiken har visserligen ambitiösa mål för byggandet av ny infrastruktur, men saknar fortfarande lämpliga ekonomiska resurser för att förverkliga dem. I vitboken sägs det helt klart: Om dagsläget fortbestår, skulle detta få förödande konsekvenser för säkerheten, miljön och den lokala befolkningens livskvalitet, liksom för hela produktionssystemets konkurrenskraft i framtidens utvidgade union.

## **1.2. Bättre samordning av offentliga medel**

Bortsett från jakten på nya finansieringskällor kännetecknas genomförandet av de stora projekten främst av att de olika offentliga finansieringskällorna är dåligt samordnade. Samordningen blir problematisk på grund av den svåra avvägningen mellan regionernas, medlemsstaternas och unionens ofta motstridiga prioriteringar.

För det första kan gemenskapen genom strukturfonderna (ERUF), Sammanhållningsfonden och ISPA ge ett betydande bidrag till projekten – ofta mer än 50 % av de totala projektkostnaderna – vilket ger gemenskapens instanser stor vikt i planeringen av projektens genomförande, med strikt beaktande av subsidiaritetsprincipen. Detta gynnar de transeuropeiska nätens utveckling, gäller

---

<sup>10</sup> Budgeten för det transeuropeiska transportnätet för perioden 2000–2006 uppgår totalt till bara 4,17 miljarder euro, vilket inte på något sätt motsvarar nätens verkliga behov.



dock i första hand bara de så kallade sammanhållningsländerna och de mindre utvecklade regionerna.

Stöd från budgeten för det transeuropeiska transportnätet är teoretiskt tänkt att fungera som katalysator i ett projekts inledningskede genom att visa att det är genomförbart och ekonomiskt bärkraftigt. Det kan också vara ett incitament för mobiliseringen av andra finansieringskällor, offentliga eller privata, samt underlätta låntagning. Denna möjlighet utnyttjas dock sällan. Enligt den gällande TEN-finansieringsförordningen är stödet begränsat till 10 % av de totala kostnaderna. Med tanke på projektens sammansatthet och de ständigt ökande kostnaderna räcker detta i vissa fall inte som incitament för att hjälpa projekten att komma i gång. Under rådande förhållanden blir det allt svårare för budgeten för det transeuropeiska transportnätet att fungera som katalysator och incitament.

För det andra visar dessutom erfarenheten att länder som ansöker om ekonomiskt stöd föredrar att fördela gemenskapsmedlen på väldigt många projekt i stället för att koncentrera dem på några få och på så sätt få medlen att fungera som katalysator. Avsaknaden av prioritetsinriktade insatser minskar således medlens allmänna effektivitet. Inom ramen för förvaltningen av budgeten för det transeuropeiska transportnätet godtar kommissionen därför inte att medlen sprids på många små projekt utan ser hellre att de inriktas på de områden som prioriteras i vitboken (trafikstockningar, närsjöfart, integrering av randområdena).

Till skillnad från gemenskapsmedel från budgeten för det transeuropeiska transportnätet och från Sammanhållningsfonden, som ger stöd i form av direkta bidrag (ett slags gåvobistånd), bidrar Europeiska investeringsbanken med lån med fördelaktig ränta<sup>11</sup> som ofta garanteras av medlemsstaterna. Europeiska investeringsbanken är därför en av de stora transeuropeiska infrastrukturprojektens viktigaste finansiärer, med en utlåningspolicy som kännetecknas av bankens egna utvärderingskriterier och ett oberoende förvaltningssystem. Så är till exempel andelen lån till järnvägen (24 % av samtliga lån till transportsektorn 1997–2001<sup>12</sup>) mycket lägre än andelen direkta bidrag till järnvägsinfrastruktur från budgeten för det transeuropeiska transportnätet (ungefär två tredjedelar år 2000). Vägsektorn står följaktligen för merparten av Europeiska investeringsbankens lån (35 % mellan 1997 och 2001).

På det nationella planet slutligen kännetecknas planeringen av transeuropeisk transportinfrastruktur ofta snarare av ett överflöd av projekt utan samordning<sup>13</sup> än av ett urval av sammanhängande, prioriterade projekt som svarar mot det ökande trafikflödet inom unionen samt mellan unionen och dess viktigaste partnerländer (och framtida medlemsstater).

---

<sup>11</sup> Europeiska investeringsbanken kan bevilja lån med en löptid på 20 år eller mer och till en fördelaktig ränta beräknad på grundval av sin AAA-kreditvärdighet.

<sup>12</sup> Av dessa 24 % är en del tänkt för inköp av transportmateriel och för infrastruktur som inte ingår i det transeuropeiska transportnätet. Den andel lån som beviljats järnvägssektorns transeuropeiska infrastruktur är med andra ord ännu mindre. I gengäld har Europeiska investeringsbanken en annan kreditlinje för lån till stora infrastrukturer (6 % av de totala kostnaderna) utan åtskillnad mellan transportsätten, där järnvägens andel är betydande.

<sup>13</sup> Där finansieringen fortfarande inte alltid är säkerställd.

Medlemsstaternas engagemang i det transeuropeiska transportnätets utveckling beror också på andra faktorer, såsom landets geografiska läge och framför allt avståndet till unionens centrum. Av betydelse är också att man i vissa länder håller fast vid en mer traditionell infrastrukturplanering som nästan uteslutande bygger på offentlig finansiering och därför inte lämnar mycket utrymme för innovativa finansieringslösningar.

### 1.3. Mycket selektiva offentliga investeringar

Mot bakgrund av medlemsstaternas snäva budgetramar och det oförändrat stora behovet av ny infrastruktur – inte minst med tanke på den förestående utvidgningen – framstår en helt offentligfinansierad infrastruktur på medellång sikt som alltmer utopisk. Såsom redan påpekats i vitboken skulle en satsning på *enbart* offentlig finansiering riskera att försena nätets förverkligande – med oacceptabla följder.

### 1.4. Helt privatfinansierade nät

Erfarenheten visar att en helt privat finansiering av transportinfrastruktur inte är det bästa alternativet för genomförandet av storskaliga projekt. Ett av de få betydande exemplen är tunneln under Engelska kanalen som – bortsett från sin obestridliga tekniska framgång – inte är någon lämplig ekonomisk modell för investerare som kan tänkas vilja satsa på förverkligandet av sådan infrastruktur. På grund av de begränsningar de medför lämpar sig investeringar i stora transportinfrastrukturprojekt inte för ren privat finansiering. Riskerna i samband med byggande och drift, den tid det tar för infrastrukturen att betala sig och osäkerheten både kring avkastningen<sup>14</sup> och på lång sikt – bortsett från att det handlar om mycket stora belopp – är faktorer som talar mot att helt privatfinansiera transportinfrastruktur. Den offentliga sektorn brukar därför inte självmant undersöka lösningar i form av blandad finansiering (offentlig-privat), vilket motverkar privata investeringar.

### 1.5. Offentlig-privat samfinansiering

Även om snäva budgetramar begränsar den offentliga sektorns finansieringsmöjligheter, finns det ändå sätt att stärka det incitament som utgår från offentliga medel och att locka till sig privat kapital, såsom systemet med koncessionsavtal<sup>15</sup> som visat sig fungera bra. Under hela 1800-talet satte man fart på järnvägsbyggandet genom att sluta koncessionsavtal, vilket visar att en i huvudsak privat finansiering av järnvägsinfrastruktur då ansågs vara tillräckligt attraktiv och lönsam. I de flesta fall stod likväl den offentliga sektorn för själva infrastrukturfinansieringen, medan de privata investerarna bara övertog ansvaret för spårläggning och infrastrukturförvaltning. På senare tid har det i många länder blivit vanligt att sluta koncessionsavtal om motorvägar och flygplatser, vilket visat sig fungera bra<sup>16</sup>. Sedan 1950-talet har motorvägsnäten i Frankrike, Italien och Spanien still stor del byggts med hjälp av koncessionsavtal som möjliggjort en snabb infrastrukturutveckling utan alltför stora bördor för länderna.

---

<sup>14</sup> Inte minst med tanke på de underhållskostnader som tillkommer utöver själva byggkostnaderna.

<sup>15</sup> Eller andra former av offentlig-privata partnerskap som bygger på principen om risk- och vinstfördelning mellan den offentliga och den privata sektorn.

<sup>16</sup> I form av verkliga eller fiktiva avgifter.

Även i dag är offentlig-privata partnerskap ett gångbart alternativ för finansiering av transportinfrastruktur i Europa, men man måste överbrygga stora ekonomiska, rättsliga och ibland även politiska hinder. Kommissionen anser att man bör sprida god praxis och på medellång sikt modernisera den gällande rättsliga ramen för att göra offentlig-privata partnerskap mer attraktiva, särskilt för de privata investerarna. I en rad medlemsstater har man redan börjat se över den traditionella förvaltningsrätten avseende koncessioner.

Det är mot denna bakgrund som kommissionen kommer att ta fram en grönbok om offentlig-privata partnerskap och om gemenskapsrätten om offentlig upphandling. Syftet med grönboken är att få igång ett stort offentligt samråd dels om en snabb utveckling av olika former av offentlig-privata partnerskap, dels om gemenskapsrättens ramar för offentlig upphandling. För att underbygga debatten kommer man i grönboken att granska det aktuella läget, peka ut områden där det råder rättslig osäkerhet och föreslå möjliga alternativ för framtiden. Detta samråd kommer att hjälpa kommissionen att bedöma huruvida man behöver förbättra eller komplettera regelverket för att underlätta de ekonomiska aktörernas tillgång till olika former av offentlig-privata partnerskap i Europeiska unionen. När det gäller de transeuropeiska transportnäten måste de offentlig-privata partnerskapen uppfylla följande grundläggande villkor:

1. Projektet i fråga måste vara klart definierat.
2. Det måste finnas en tydlig politisk vilja och ett långsiktigt politiskt åtagande så att inte de ursprungliga besluten ifrågasätts.
3. De berörda aktörerna måste vinnlägga sig om ett högkvalitativt partnerskap.
4. Det krävs fullständig insyn i kostnader, koncessionsvillkor, drifttillstånd och projektet i största allmänhet. Framför allt måste man se till att den privata aktören inte behöver stå för mycket större kostnader än vad som kunde förutses då aktören valdes ut som kandidat.
5. De finansiella garantierna måste vara klart specificerade, och det måste råda klara och stabila rättsliga förhållanden.
6. Projektets storleksordning måste vara lämplig ur ekonomisk synpunkt.
7. Projektet, inklusive hjälpverksamhet, måste kunna ge avkastning inom rimlig tid.
8. Intäkter från projektet, utöver en gemensamt överenskommen och statligt garanterad lägsta intäkt, skall fördelas (utan att kunna betraktas som dolt stöd).
9. Det måste finnas en klar och tydlig riskfördelning så att ingen part måste ta större risker än vad denne förmår.

I praktiken är dessa villkor dock inte alltid uppfyllda. Vad dessa projekt i stället erbjuder är en (låg) ekonomisk vinst på lång sikt kombinerad med en ibland hög risk i samband med byggande och drift (trafik). De offentlig-privata partnerskapens komplicerade beskaffenhet gör också att de kriterier för ett lyckat samarbete som nämns ovan sällan är helt uppfyllda under hela den tid som ett större transeuropeiskt transportnätsprojekt pågår. När det gäller specifika gränsöverskridande projekt och

väldefinierade avsnitt i ett transeuropeiskt transportnät, är det dock inte omöjligt för parterna att uppfylla dessa villkor och på så sätt locka till sig privat kapital.

Samtidigt får man inte underskatta följande begränsningar för denna samarbetsform:

1. Vissa medlemsstaters motstånd mot att uppmuntra offentlig-privata partnerskap.
2. Allt längre förhandlingar fungerar som en ytterligare avskräckande faktor.
3. Kostnaden för att svara på en anbudsinfordran, i förhållande till projektets storlek och sammansatthet.
4. Önskan om snabb avkastning, trots att det mest handlar om långsiktiga eller mycket långsiktiga projekt.
5. De ständigt skiftande politiska förhållandena, som leder till osäkerheter och på så sätt påverkar projektets lönsamhet och kan avskräcka privata investerare.

Offentlig-privata partnerskap är ett attraktivt instrument som är mycket populärt inom vissa sektorer, men vars framgång är avhängigt av att vissa villkor eller förutsättningar är uppfyllda, såsom är fallet med småskaliga projekt, projekt med lättberäknade vinster och risker, motorvägar, broar och flygplatser. Offentlig-privata partnerskap lämpar sig också för projekt där bidrag från den privata sektorn möjliggör resultatmaximering och bättre kostnadskontroll än vad som skulle kunna uppnås med liknande, offentligt förvaltade projekt. På grund av de privata investerarnas högre transaktions<sup>17</sup>- och kapitalkostnader är denna lösning emellertid sällan kostnadsneutral, eftersom kostnaderna ofta blir högre än för helt offentligfinansierade projekt. Det står alltså klart att offentlig-privata partnerskap inte kan betraktas som universallösning för en offentlig sektor med snäva budgetramar. Erfarenheten visar tvärtom att dåligt förberedda offentlig-privata partnerskap kan stå den offentliga sektorn tämligen dyrt. De tekniska särdragen, den komplicerade strukturella beskaffenheten och den politiska osäkerheten kring driftsvillkoren gör att transeuropeiska transportnätprojekt inom järnvägen är svåra fall som spränger ramen för tidigare exempel på offentlig-privata partnerskap. Man bör dock noga följa Frankrikes och Spaniens försök att sluta koncessionsavtal med ett privat konsortium om byggande och drift av den internationella delsträckan Perpignan-Figueras i det prioriterade projektet nr 3 (TGV Sud). Järnvägsmarknadens avreglering, som redan pågår inom EU, kommer att leda till en förbättring av järnvägsföretagens kommersiella tjänster och göra investeringar i detta slags projekt ännu mer attraktiva.

---

<sup>17</sup> För bland annat fastställande, delning och täckande av risker.

## 1.6. Bättre finansieringsramar

Erfarenheten från projekt finansierade med hjälp av offentlig-privata partnerskap är i huvudsak begränsade till infrastruktur där kostnaderna ligger långt under de förväntade kostnaderna för de stora transeuropeiska infrastrukturprojekt som ännu befinner sig på planeringsstadiet<sup>18</sup>. Ju mer den privata sektorn medverkar i dessa projekt, desto större blir behovet av garantifaciliteter. Särskilt senare tids offentlig-privata partnerskap omfattar arrangemang för ekonomisk ersättning till operatören för det fall att den verkliga trafiken inte lever upp till förväntningarna, en lösning som i vissa fall kan bli väldigt dyr för staten. Med tanke på de stora skillnaderna mellan projekten verkar det därför rimligare att söka en lösning i varje enskilt fall än att tillämpa en och samma modell på alla offentlig-privata partnerskap. Man bör emellertid göra mer för att främja transeuropeiska, offentlig-privata partnerskap med inriktning på specifika projekt eller delprojekt<sup>19</sup> av ett slag där nämnda hinder har mindre betydelse (vägar, flygplatser<sup>20</sup>, terminaler, hamnar). Nya idéer, innovativa bestämmelser och okonventionella metoder inom den offentliga sektorn är vad som krävs för att uppmuntra denna utveckling på gemenskapsnivå. Samordningen av ett projekts olika aktörer (vare sig de är offentliga eller privata) är en av de mest avgörande faktorerna för ett projekts framgång, särskilt när det handlar om gränsöverskridande infrastruktur. Det är därför särskilt komplicerat att upprätta en struktur för projektförvaltning och projektfinansiering.

Transportnätet kännetecknas av mångfalden av projekt som skall genomföras, projektens livslängd (ibland flera hundra år), de stora riskerna (ekonomiska, tekniska, ekologiska och politiska) och den resulterande stora osäkerheten i fråga om lönsamheten. Av denna anledning finns det inga enkla svar på frågan om infrastrukturens finansiering. För att lösa problemet krävs flera olika instrument, som måste vara kombinerbara och kunna anpassas till projektkategorin i fråga. Här gäller det framför allt att inrätta enhetliga strukturer för projektförvaltningen som kan övervinna både de ekonomiska och de administrativa hindren.

Eftersom det råder brist på resurser, måste målet vara att utarbeta en ram som är bättre lämpad för finansieringen av stora transportinfrastrukturer, främst med hjälp av instrument som redan finns men som behöver vidareutvecklas.

När det exempelvis gäller offentlig-privata partnerskap tog kommissionen redan för fyra år sedan ett stort steg i denna riktning genom att offentliggöra ett meddelande om offentlig-privata partnerskap i transeuropeiska transportnätprojekt<sup>21</sup>, där man klart fastställer villkoren för inrättandet av offentlig-privata partnerskap för infrastrukturprojekt. Enligt TEN-finansieringsförordningen nr 1655/99 kan man ge bidrag till riskkapital (upp till 1 % av budgeten för det transeuropeiska

---

<sup>18</sup> Så kommer till exempel bara den internationella delsträckan i Lyon-Turin-projektet att kosta mer än 6,5 miljarder euro, och Brennerdelsträckan kommer att kosta närmare 5 miljarder euro.

<sup>19</sup> HSL Zuid är ett typiskt exempel på detta. Den privata sektorn finansierar 20 % av projektet, vilket motsvarar överbyggnaden, medan de offentliga medlen skall användas för att bygga infrastrukturen och täcka alla därmed sammanhängande risker.

<sup>20</sup> I Grekland byggdes och samfinansierades Athens nya flygplats i Spata av ett konsortium bestående av privata företag och banker, å ena sidan, och strukturfonderna, å andra sidan. För att garantera tillräckliga intäkter innehöll koncessionsavtalet en bestämmelse om att den befintliga flygplatsen skulle stängas när den nya öppnades.

<sup>21</sup> KOM(97) 453: Meddelande från kommissionen om offentlig-privata partnerskap i transeuropeiska transportnätprojekt.

transportnätet) – under Europeiska investeringsbankens överinseende – för att underlätta bildandet av offentlig-privata partnerskap inom ramen för transeuropeiska nätprojekt.

Gemenskapen har i praktiken tillgång till fyra budgetinstrument för aktiv finansiering av stora projekt som rör transeuropeisk transportinfrastruktur: ERUF, Sammanhållningsfonden, det strukturpolitiska föranslutningsinstrumentet (ISPA)<sup>22</sup> och budgetrubriken för transeuropeiska nät för finansiering i form av bidrag. I förordningen om inrättandet av en sammanhållningsfond fastställs redan att kommissionen skall ”*stödja de ansträngningar som de stödmottagande medlemsstaterna gör för att hävstångseffekten för fondens resurser blir så stor som möjligt genom att uppmuntra till att privata finansieringskällor anlitas i större utsträckning*”. Gemenskapsmedel från ERUF och Sammanhållningsfonden kan användas för att delfinansiera projekt som genomförs inom ramen för offentlig-privata partnerskap<sup>23</sup>. Detta möjliggörs genom fondernas höga stödandel. Efter givande diskussioner med kommissionen beslöt Grekland att upprätta offentlig-privata partnerskap för några av landets vägprojekt, så att de pengar som blev över i stället kunde investeras i järnvägsprojekt.

Det bör vidare påpekas att det på senare år gjorts betydande framsteg i fråga om den ekonomiska och rättsliga ramen och finansieringsinstrumenten, vilket underlättar bildandet av offentlig-privata partnerskap – åtminstone teoretiskt. I detta sammanhang bör man hänvisa till följande tidigare kommissionsinitiativ:

- I ett tolkningsmeddelande av den 29 april 2000 förklarade kommissionen vad som gäller för koncessionsavtal enligt gemenskapens lagstiftning. För närvarande omfattas koncessionsavtal inte av direktiven om offentlig upphandling (utom koncessionsavtal för bygg- och anläggningsarbeten som nämns i vissa bestämmelser i direktiv 93/37). I sitt tolkningsmeddelande klargör kommissionen de principer som följer av EG-fördragets bestämmelser om de grundläggande friheterna och särskilt kraven på konkurrens och likabehandling. Domstolen har bekräftat denna tolkning, bland annat i sin dom i målet *Telaustria*<sup>24</sup>.
- Vid omarbetningen av direktiven om offentlig upphandling<sup>25</sup> tog kommissionen tillfället i akt och införde ett nytt upphandlingsförfarande kallat ”konkurrenspräglad dialog”. Detta förfarande gäller komplicerade avtal och särskilt sådana avtal där den upphandlande myndigheten är oförmögen att avgöra vilka tekniska, juridiska eller ekonomiska medel som bäst skulle motsvara dess behov. Inom ramen för förfarandet med konkurrenspräglad dialog kan den upphandlande myndigheten i inledningsskedet föra dialoger med olika sökande samtidigt. Dialogen avslutas när myndigheten i fråga kan avgöra vilken lösning eller vilka lösningar som motsvarar dess behov. Dialogen följs av en anbudsgivning och anbudsutvärdering.

---

<sup>22</sup> Kommissionen undersöker för närvarande vilka slags offentlig-privata partnerskap som kan få ISPA-medel. *Guidelines for successful public-private partnerships* (”riktlinjer för offentlig-privata partnerskap”), GD REGIO, mars 2003.

<sup>23</sup> Detta borde också gälla för ISPA.

<sup>24</sup> Mål 324/98, dom av den 7 december 2000.

<sup>25</sup> KOM(2000) 275 slutlig.

- Dessutom antog kommissionen i juli 2000 ett förslag till förordning om ändring av den gamla förordningen om statligt stöd (förordning nr 1107/70) för att i vissa fall tillåta statligt stöd som underlättar offentlig-privata partnerskap.
- Den gemensamma valutan erbjuder många fördelar för gränsöverskridande finansiering, bland annat genom att undanröja valutarisken.

## 2. VÄGAR TILL EN LÖSNING

Det krävs nya grepp för att främja nya former för finansiering av transportinfrastruktur i Europa i enlighet med artikel 155 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (gemenskapen kan ”stödja projekt av gemensamt intresse som stöds av medlemsstaterna och [...] kommissionen får i nära samarbete med medlemsstaterna ta lämpliga initiativ för att främja en sådan [ekonomisk] samordning”) och för att underlätta samverkansvinster mellan den privata och den offentliga sektorn.

Transportinfrastrukturen har en avgörande betydelse för en väl fungerande ekonomi, eftersom den gör det möjligt att genom skal fördelar och näteffekter<sup>26</sup> öka ekonomins tillväxtpotential. Man bör undersöka olika alternativ för att göra förvaltningen av dessa knappa resurser mer effektiv och söka nya finansieringskällor. Detta förutsätter bland annat att man på varje enskilt projekt tillämpar **särskilda** förvaltningsinstrument. Det föreslås därför ett nytt tillvägagångssätt som bygger på följande alternativ:

1. **Större samverkansvinster för offentliga investeringar:** Oberoende av vilken finansieringsform som dominerar, offentlig eller privat, gör de viktiga transeuropeiska transportnätprojektens storlek, sammansättning och gränsöverskridande karaktär att man måste **definiera prioriteringarna och samordna finansieringen på ett bättre sätt.**
2. **Införandet av rättsliga och ekonomiska förvaltningsstrukturer enligt Europabolagets modell:** Strukturer som läggs upp särskilt för varje stort projekt och som stöds av reglerna för Europabolag skulle kunna ge den rättsliga och ekonomiska insyn och samordning som många finansieringspaket för infrastrukturprojekt saknar.
3. För ett **aktivt främjande av medverkan från privata investerare** krävs att man med hjälp av innovativa bestämmelser och ett modigt politiskt agerande övervinner de hinder och gränser som beskrivs i punkt 1,5. Följande alternativ har redan provats i praktiken:
  - a) Koncessionssystem där den privata investeraren bär de största riskerna på grundval av aktiv efterfrågestyrning.
  - b) Olika system som ger de privata investerarna möjlighet att medverka redan på projektets planeringsstadium, t.ex. systemet för privata initiativ eller en uppmaning till anbudsgivning på grundval av allmänna prestandakrav (resultatspecifikationer).

---

<sup>26</sup> Det man vinner på att utöka ett nät med en ny knut både vad gäller trafik och eventuella nya länkar. Felande länkar medför utomordentliga näteffekter (t.ex. Södra länken i Paris). Ett transportnät måste uppnå en kritisk massa för att kunna stå sig i konkurrensen. Det krävs därför en stark och samordnad finansiering.

c) Införandet av kvalitetsindikatorer och ”framstegskrav” som ger den privata investeraren möjlighet att få avkastning på den ursprungliga investeringen under projektets hela livslängd.

d) Möjligheten att utvidga dessa metoder till att även omfatta en rad sammankopplade projekt (eventuellt över nationella gränser).

Man måste se till att sådana lösningar uppfyller kraven på insyn och likabehandling. Erfarenheten visar exempelvis att det ofta är svårt för medlemsstaterna att i samband med privata initiativ uppfylla kraven på insyn och likabehandling av alla potentiella kandidater. En del medlemsstater hävdar till och med att det inte krävs någon anbudsgivning, om initiativet har tagits av den privata sektorn, vilket naturligtvis strider mot EG-fördraget.

4. **Definition av en stabil och förutsägbar ram för avgiftsbeläggning** av infrastruktur användningen. Denna metod skulle göra användandet av infrastrukturen mer effektivt och på så sätt göra infrastrukturen mer lönsam och attraktiv för investerare. Genom att finansiera underhållskostnaderna skulle den bidra till en förbättring av servicekvalitén. Genom att bättre återspegla de kostnader som transporten ger upphov till skulle man kunna återfå investerade medel i vissa väldefinierade fall. För att man skall få en gemenskapsstrategi för avgiftsbeläggningen av infrastruktur, och för att fastställa villkoren för den korsfinansiering som planeras i transportvitboken, är det tänkt att före juni 2003, dvs. efter Europeiska rådets möte i Bryssel den 20–21 mars 2003, lägga fram ett rättsligt instrument som bygger på en ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (”Eurovinjetten”).
5. Till sist bör man också överväga en **ökning av vissa medel och införandet av gemenskapslån eller gemenskapsgarantier** för andra lån med specifik inriktning på transeuropeiska transportnätprojekt.

### 3. BÄTTRE SAMORDNING OCH STÖRRE SAMVERKANSVINSTER GENOM NYA STRUKTURER

#### 3.1. Medel

I sitt betänkande om vitboken om den gemensamma transportpolitiken föreslår Europaparlamentet<sup>27</sup> för samordningen att det ”*inom ramen för budgetplanen inrättas ett finansiellt instrument i form av en europeisk **transportfond**, som erhåller tillräckliga budgetmedel och som är tillämplig i samtliga EU:s medlemsstater och på alla transportslag*”. Bortsett från detta förslag, vars räckvidd och exakta innehåll ännu måste fastställas, måste man även fortsättningsvis prioritera behovet av en samordnad förvaltning av alla offentliga och privata medel som öronmärkts för de transeuropeiska transportnäten. Det verkar nämligen som om de offentliga medlen inte används på bästa möjliga sätt, varken på nationell nivå eller gemenskapsnivå. När det gäller transeuropeiska transportnät sprids medlen ofta ut över ett stort antal projekt utan någon riktig prioritering. Utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet påverkas ibland negativt av detta, vilket olika projektförseningar vittnar om.

---

<sup>27</sup> Resolution av den 12 februari 2003. Föredragande: Juan de Dios Izquierdo Collado. Punkt 82.



Genom sitt förslag om att öka sin maximala finansiella medverkan i de transeuropeiska transportnätprojekten från 10 till 20 % visar kommissionen sin vilja att inrikta sig på ett begränsat antal järnvägsprojekt med högt mervärde ur transeuropeisk synvinkel. Genom att på så sätt lägga tonvikten på vissa infrastrukturer, och motsvarande offentlig finansiering genom gemenskapsmedel, skulle man också ge en stark signal till marknaderna för offentliga åtaganden i fråga om dessa projekt och få dessa att locka till sig andra resurser.

### **3.2. Strukturer**

För att främja och aktivt samordna gränsöverskridande transportnätprojekt bör man vidareutveckla tanken med en europeisk struktur som fungerar som incitament och katalysator.

### **3.3. Projektsamordning genom transnationella rättssubjekt**

Europeiska ekonomiska intressegrupperingar (EEIG) verkar visserligen lämpa sig för ett projekts inledningsfas (studier), men visar sig ofta vara mycket mindre flexibla under byggfasen, vilket beror på att EEIG-aktörernas ansvar inte är begränsat till deras deltagande utan är obegränsat. Med tanke på antalet aktörer som medverkar vid genomförandet av europeiska projekt, samt de ekonomiska resurser och den tekniska expertis som krävs, bör man sörja för en samordnad förvaltning av projektmedlen även under utvecklingsfasen, och inte bara under inledningsfasen. Det är därför absolut nödvändigt att ta fram ett rättsligt instrument som möjliggör en effektivare transnationell samordning.

Stadgan för Europabolag, som godkändes av rådet den 8 oktober 2001, löser redan en del av problemet. Från och med 2004, då stadgan träder i kraft, torde Europabolagsformen underlätta bildandet av företag för förvaltning av gränsöverskridande projekt och ge betydande skalfördelar. Inom ramen för reglerna för Europabolag, och i överensstämmelse med gemenskapsrätten om offentlig upphandling, är det tänkbart att man för varje större gränsöverskridande transeuropeiskt transportnätprojekt inrättar ett projektföretag i det gemensamma Galileoföretagets anda, eller att man till och med tar dess struktur som förebild.

En avgörande förutsättning för att man skall kunna ge gränsöverskridande projekt bättre framgångsutsikter, och underlätta finansieringen, är att man inför en enhetlig rättslig struktur. Den stora fördelen med Europabolag i detta hänseende är att man får ett bolag med en och samma rättskapacitet, som kan vara verksamt i flera EU-medlemsstater. I exemplet Eurotunnel har detta redan visat sig vara en fördel, eftersom bolaget på sikt inte kommer att behöva uppfylla både engelsk och fransk lag samtidigt. Europabolaget har dessutom en psykologisk fördel: Om exempelvis ett italienskt bolag tar över ett franskt bolag, är det resulterande bolaget inte italienskt utan europeiskt.

Ett Europabolag kommer att lyda under gemenskapslagstiftning som är direkt tillämplig i alla medlemsstater eller, i annat fall, under den lag som gäller där bolaget är etablerat. Ett Europabolag kommer att lyda under gemenskapslagstiftning som är direkt tillämplig i alla medlemsstater.

- Det skulle vara mycket fördelaktigt att inrätta Europabolag för förvaltningen av vart och ett av de stora projekten inom det transeuropeiska transportnätet.

Genom detta skulle bland annat företag som är etablerade i olika medlemsstater kunna gå ihop och bedriva sin verksamhet i hela EU och därmed också i de båda länder som berörs av projektet.

- Genom att bilda ett sådant bolag skulle de olika aktörerna kunna skaffa sig bättre insyn i projektets ekonomiska och finansiella situation än vad som skulle vara möjligt med olika bolag som följer olika lagar.
- Med ett enda bolag skulle man också kunna sänka de administrativa och juridiska kostnaderna. I multinationella företagsgrupper ger detta normalt stora kostnadsbesparingar.
- Den viktigaste frågan gäller skattesystemet. Hittills har detta problem inte fått någon tillfredsställande lösning, främst på grund av att det krävs enhällighet i rådet. Europeiska bolag borde ha rätt att fritt välja skattesystem så snart de etablerat en filial i det ifrågavarande landet. På så sätt skulle Europabolaget kunna bidra till att göra det attraktivare för den privata sektorn att medverka i projekten.<sup>28</sup> En fördel jämfört med gällande lagstiftning är att man inte genast måste skatta för dolda reserver när Europabolag bildas genom sammanslagning av olika företag.
- Bättre samordning torde ge skalfördelar och göra det möjligt att i större utsträckning låna kapital på finansmarknaderna. Med ett enda bolag skulle det till exempel bli lättare att sluta ett allmänt finansieringsavtal för projektet på grundval av ett anbudsförfarande baserat på konkurrens.
- Med ett enda bolag skulle det bli lättare att fastställa de olika aktörernas funktioner och ansvarsområden samt riskfördelningen mellan dem, särskilt mellan den privata och offentliga sektorn. Först måste man klart definiera bolagets uppgifter. Bolagets huvuduppgift bör vara att slutföra det gränsöverskridande projektet genom att tillföra offentliga<sup>29</sup> och eventuellt privata medel. För att garantera insyn i Europabolags verksamhet kommer det att krävas ett tillsynsorgan som ser till att bolagens beslut återspeglar de offentliga och nationella myndigheternas respektive gemenskapsmyndigheternas hållning. Arrangemangen för Europabolagen kommer att vara flexibla och möjliggöra både ett monistiskt system (förvaltningsorgan med ordförande och styrelse) och ett dualistiskt system (ledningsorgan och tillsynsorgan).

---

<sup>28</sup> Utom när det gäller mycket specifika anpassningar till den befintliga skattelagstiftningen, är problemet med Europabolagets beskattning fortfarande olöst, liksom för alla företag med filialer i flera länder. Inledningsvis är det tänkt att låta företaget välja vilket lands skattelagstiftning som skall gälla, förutsatt att det har åtminstone en filial i landet i fråga. På längre sikt har man som mål att enas om en enda konsoliderad skatterättslig grund för hela unionens bolagsbeskattning.

<sup>29</sup> Jfr. Öresundskonsortiet.

Det bör påminnas om att det är meningen att personalen i stor utsträckning skall kunna medverka i Europabolagets drift- och kontrollfunktioner, antingen genom en social dialog eller på grundval av de minimikrav som fastställs i förordningen. Särskilt betydelsefullt är detta för järnvägsinfrastrukturen, där arbetsgivare och arbetstagare i de flesta medlemsstater fortfarande är kopplade till företagets offentliga verksamhet.

### 3.4. Nya finansieringsinstrument för gemenskapen

Nästan tio år efter kommissionens offentliggörande av vitboken om tillväxt, konkurrens och sysselsättning, där det föreslogs gemenskapslån för finansiering av de transeuropeiska näten, står det klart att de befintliga finansierings- och budgetinstrumenten är otillräckliga, vilket illustreras av de allt större förseningarna i samband med genomförandet av programmet för det transeuropeiska transportnätet och framför allt de prioriterade projekten. Det kan påminnas om att **Europeiska rådet** (vid sitt möte i Bryssel i december 1993) enades om att vid behov skjuta till ytterligare medel för att undvika att ekonomiska hinder ställer sig i vägen för genomförandet av prioriterade projekt. Europeiska rådet uppmanade därför Ekofinrådet att i samarbete med kommissionen och Europeiska investeringsbanken undersöka möjligheten att mobilisera ytterligare 8 miljarder ecu för lån till operatörer med anknytning till nätens upprättande. Denna nya finansieringsmöjlighet fick dock varken motverka medlemsstaternas ansträngningar att minska sin offentliga skuld eller störa stabiliteten på finansmarknaderna.

Tre händelser har gett strategin för det transeuropeiska transportnätet i ett utvidgat EU nya impulser: beslutet av Europeiska rådet i Berlin om att omfördela och omprioritera ekonomiska resurser, den pågående andra översynen av översiktsplanerna för det transeuropeiska transportnätet (för alla transportsätt) och definitionen av ett konkurrensutsatt transeuropeiskt järnvägsnät för godstransporter. Detta måste läggas till grund för nästa översyn av budgetplanen.

Det är svårt att se hur unionen i detta sammanhang skulle kunna undvika en diskussion om en ökning av gemenskapsmedlen för byggandet av det transeuropeiska transportnätet. Utan att på något sätt föregripa utarbetandet av den nya budgetplanen tydliggör detta särdragen hos det transeuropeiska nätet, vars tidsramar spränger ramen för den traditionella ekonomiska planeringen. En framtida ökning av medlen för upprättandet av de transeuropeiska näten skulle möjliggöra byggandet av stora trafikleder som länkar ihop den utvidgade unionens olika länder.

### 3.5. EU-garantier för politiska risker förknippade med det transeuropeiska transportnätet

Garantier är visserligen inte lika synliga som lån men är ändå ett viktigt led i låneverksamheten, eftersom de täcker eventuella risker. Det bör understrykas att reglerna för övervakning av de offentliga underskotten inte gäller för en stats eller regions garantier. Mot bakgrund av de rådande snäva budgetramarna skulle därför statliga garantier ge den flexibilitet som krävs.

I avdelning XV i fördraget<sup>30</sup> nämns garantier för transeuropeiska transportnätprojekt som en möjlig gemenskapsåtgärd. I de finansiella arrangemangen för det transeuropeiska transportnätet har man hittills sällan utnyttjat denna klart formulerade möjlighet, enligt vilken stöd i form av kostnadsbidrag till avgifterna för finansinstitutens lånegarantier kan beviljas då

- projektet anses vara lönsamt,
- projektet redan får offentliga och privata medel,
- projektet får gemenskapsmedel,
- projektet delvis finansieras med hjälp av intäkterna från avgiftsbeläggningen.

På dessa fyra villkor skulle man kunna bevilja gemenskapsgarantier eller gemenskapslån<sup>31</sup>.

För externa åtgärder finns en garantifond<sup>32</sup> som får anslag från gemenskapens budget för täckning av sådana transaktioner. Genom gemenskapsbudgetens garantifond beviljas också garantier för Europeiska investeringsbankens lån till tredje land. För närvarande täcker dessa garantier bara politiska risker, närmare bestämt risker i samband med utebliven överföring av utländsk valuta, expropriation, beväpnade konflikter och civila oroligheter, samt affärsrisker. Rådet har emellertid uppmanat Europeiska investeringsbanken att täcka affärsrisker genom icke-statliga garantier för 30 % av sina lån.

Med tanke på vilka möjligheter som finns på EU-nivå skulle man kunna tolka ett beslut om att inte slutföra ett projekt som en politisk risk med ursprung i miljöhänsyn, budgetproblem osv. Denna tolkning skulle också kunna omfatta dels risken för att man inte avslutar ett närbesläktat nätprojekt med stor ekonomisk betydelse för projektet i fråga (nätrisker), dels risken för att unionen inte uppfyller sina formella åtaganden (att skapa tillträde till marknaderna). Unionen skulle kunna bevilja projektgarantier tillsammans med berörda medlemsstater och Europeiska

---

<sup>30</sup> Garantier nämns också på andra ställen i fördraget. Enligt artikel 103.1 skall en medlemsstat "inte ansvara för att åta sig förpliktelser som har ingåtts av [...] en annan medlemsstat, dock utan att detta påverkar ömsesidiga finansiella garantier för det gemensamma genomförandet av ett visst projekt". Enligt artikel 267 kan även Europeiska investeringsbanken bevilja garantier, en möjlighet som dock mycket sällan utnyttjas.

<sup>31</sup> Samma tanke låg bakom upprättandet av Europeiska investeringsfonden (EIF) 1994. År 2000 övertog Europeiska investeringsbanken ansvaret och expertisen på detta område.

<sup>32</sup> Förordning 2728/94. Artikel 3: "Fondens tillgångar skall uppgå till en lämplig nivå, nedan kallat 'målbeloppet'. Målbeloppet skall motsvara 10 % av gemenskapens samlade förpliktelser ..." Artikel 4.1: "De betalningar som anges i artikel 2 första strecksatsen skall motsvara 14 % av transaktionsbeloppet till dess att fondens medel uppgår till målbeloppet."

investeringsbanken. Huvudsyftet med dessa garantier skulle vara att visa EU:s intresse och förtroende för ett visst projekt. Den största bördan i samband med dessa gemensamma garantier skulle bäras av de medlemsstater som gagnas av projektet. Europeiska investeringsbankens medverkan skulle ge dessa garantier en finansieringsteknisk trovärdighet, eftersom banken skulle svara för bedömningen av projektets sårbarhet för risker, särskilt risken att en medlemsstat inte uppfyller sina åtaganden när det gäller byggandet av transportinfrastruktur eller ändrar sina prioriteringar utan att först samråda med de andra medlemsstaterna eller berörda parter. Ett exempel på detta är bedömningen av den ekonomiska nackdel för Lyon-Turin-projektet som skulle bli följden av en ny trafikled genom alperna (både Fréjus-vägtunnel och led genom Mercantour). För att täcka garantierna skulle man kunna fördela riskerna mellan olika transeuropeiska transportnätprojekt genom att upprätta en fond. Liksom i alla försäkringssystem bör riskerna fördelas på så många projekt som möjligt.

Man skulle kunna bilda en reservfond genom ett arrangemang med Europeiska investeringsbanken och där samla de premier som de deltagande företagen och de berörda offentliga myndigheterna, även EU, betalar.

Reservens belopp bör motsvara sannolikheten för att de begränsade riskerna verkligen inträffar. Unionens bidrag till denna reserv skulle kunna tas från budgetrubriken för det transeuropeiska transportnätet, utan att man skulle behöva ändra den gällande förordningen, eller eventuellt från struktur- och sammanhållningsfonderna. De konkreta effekterna av detta bör granskas inom ramen för utarbetandet av den nya budgetplanen.

## SLUTSATSER

För den framtida finansieringen av det transeuropeiska transportnätet i en utvidgad Europeisk union är det nödvändigt

- att med innovativa åtgärder främja medverkan från privata investerare och på så sätt överbrygga de svårigheter som för närvarande hindrar en allmän tillämpning av offentlig-privata partnerskap,
- att se till att förvaltningsstrukturerna för projekt inom detta nät är samstämmiga och kompletterar varandra, särskilt med hjälp av enhetliga förvaltningsmetoder och förvaltningsinstrument samt genom inrättandet av nya transnationella rättssubjekt såsom Europabolag,
- att i samband med den pågående diskussionen om den kommande budgetplanen se över nivån på gemenskapens ekonomiska resurser.

## **DEL II – MOT ETT EUROPEISKT SYSTEM FÖR ELEKTRONISKA VÄGTULLAR**

## MOTIVERING

### 1. INLEDNING

**De elektroniska vägtullsystemen** infördes i början av 1990-talet i Europa på motorvägar som drivs i enlighet med koncessionsavtal, där vägtullarna används för att finansiera byggandet och underhållet av infrastrukturerna. Huvudsyftet med de elektroniska vägtullsystemen är att minska den tid det tar att passera vägtullstationerna och således att öka kapaciteten. Olika system har införts, först på lokal och sedan på nationell nivå, men dessa system är inkompatibla. Detta har skapat problem för bilisterna, som måste fästa flera märken på bilens vindruta (ibland även inom ett och samma storstadsområde), om de vill ansluta sig till systemen. Italien, Portugal, Frankrike, Schweiz, Slovenien och Norge har nationella system, som dock är inkompatibla. Med tanke på ökningen av den internationella trafiken är det nu önskvärt att dessa system blir driftskompatibla på europeisk nivå.

Dessutom medför **passagen av tullstationerna trafikstockningar, förseningar, olyckor och tillbud** som är till skada både för väganvändarna och för miljön särskilt under rusningstiderna men även alltmer permanent på vissa hårt trafikerade sträckor inom det europeiska vägnätet. Genom de elektroniska vägtullarna blir det däremot möjligt att sätta användaren och fordonet i centrum för transportsystemet. De är ett utmärkt verktyg för att minska trafikstockningarna, under förutsättning att man kan använda ett tillräckligt stort antal vägfiler vid tullstationerna och att tillräckligt många kunder deltar i systemet (dvs. många fordon). Detta gör det först och främst möjligt att skilja mellan abonnenter och tillfälliga användare när de närmar sig eller kommer fram till tullstationerna. Abonnenterna kan då använda särskilda körfält utan betjäning och fortsätta att köra med mycket låg hastighet utan att behöva stanna. Detta gäller också om körfältet är utrustat med en vägbom eftersom denna skall vara dimensionerad för detta ändamål. Medan den maximala kapaciteten för ett körfält som är utrustat med en bankkortsautomat eller manuell betjäning är 120 fordon i timmen, kan ett körfält med elektronisk vägtull betjäna mellan 200 och 300 fordon i timmen, beroende på utformningen.

Tack vare att denna typ av trafikstockningar elimineras och att trafiken flyter bättre gör de elektroniska vägtullarna det också möjligt att minska antalet olyckor och således att förbättra säkerheten för väganvändarna. Eftersom penninghanteringen minskas i tullstationerna, innebär de elektroniska vägtullarna också att de risker som är förknippade med värdetransporter kan minskas.

Elektroniska vägtullar är också en potentiell nyckel till **utvecklingen av informationssamhället inom vägtrafiken**, eftersom samma fordonsutrustning också kan användas för andra telematiktjänster och säkerhetssystem med mervärde för resenärerna: automatiskt nödanrop vid olyckor, information i realtid om trafikförhållanden eller om restiden osv. De bidrar följaktligen till att stärka den europeiska elektronikindustrin, som ligger i frontlinjen inom detta område och som efterfrågar tekniska standarder för att undvika att marknaden fragmenteras. Dessutom kommer också biltillverkarna att få möjlighet att utrusta nya fordon med vägtullsutrustning.

## 2. STANDARDISERINGSLÄGET

Dagens elektroniska vägtullsystem är alla baserade på **mikrovågsteknik över korta avstånd** som på marknaden finns i olika varianter. Standardiseringsarbetet inom Europeiska standardiseringsorganisationen (CEN) har pågått i flera år och ledde i januari 2003 till antagandet av ett utkast till en slutlig standard. Utkastet omfattar dock två varianter.

CEN röstade 1997 fram **förstandarder**, men dessa säkerställde inte driftskompatibiliteten mellan systemen och tillät olika tolkningar. Detta har lett till att det i dag som sagt finns två varianter i Europa. Vid sidan om dessa förstandarder finns också många äldre system, som är mycket vanliga och som delvis omfattar ett stort antal abonnenter.

Det behövs således ett europeiskt direktiv som banar väg för en framtida driftskompatibilitet mellan de olika systemen ur användarnas synvinkel, om unionens olika medlemsstater inte skall fortsätta att anta nationella, elektroniska vägtullsystem som inte är driftskompatibla och därigenom skapar ytterligare svårigheter för den internationella vägtrafiken och hindrar en väl fungerande inre marknad. Utan detta direktiv skulle förarna tvingas utrusta sina fordon med flera olika nationella instrumentlådor för att problemfritt kunna trafikera det europeiska vägnätet.

Direktivet grundas på det förberedande arbete som gjorts inom ramprogrammen för forskning och utveckling och de transeuropeiska näten.

## 3. DELTAGANDE I SYSTEMET FÖR DE NYA MEDLEMSSTATERNA OCH SITUATIONEN FÖR LASTBILAR

Elektroniska vägtullar, som till en början bara användes i några få länder, håller nu på att bli allmänt spridda i hela Europa. Flera länder i Europa har nyligen infört eller planerar att införa elektroniska vägtullar som ett verktyg för trafikreglering, antingen i stadsområden (Nederländerna och Förenade kungariket), eller för vissa fordonskategorier (lastbilar i Tyskland, Österrike och Schweiz). En del av dessa länder rör sig mot nyare teknik som satellitbaserad positionsbestämning (GNSS, GPS och sedan Galileo) kopplad till mobilkommunikation (i enlighet med GSM/GPRS-standarderna). Genom detta undviker de bland annat dyra investeringar i vägnätsutrustning och kan använda den mest avancerade tekniken genom att satsa på utvecklingen av satellitnavigeringssystem, särskilt Galileo. De väljer således en referensteknik för den framtida vägtransportutvecklingen. Utan att invänta att Galileo skall bli driftsklar 2008, kommer dess föregångare Egnos att från och med 2004 erbjuda en lokalisering noggrannhet som överstiger den som GPS ensam kan erbjuda. Kombinationen av satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation är också den enda lösning som gör det möjligt att på ett enkelt sätt använda sig av "vägtullszoner", dvs. att avgiftsbelägga fordon som kör in i eller ut ur ett visst geografiskt område (till exempel ett tätortsområde). Beroende på sin avgiftsstrategi och topologin på sina vägnät föredrar andra länder ett mer konservativt tillvägagångssätt och väljer att fortsätta med mikrovågstekniken.

För nya vägtullsystem i medlemsstaterna planeras för närvarande ingen annan teknik än den som bygger på mikrovågsteknik eller GPS/GSM.



De elektroniska vägtullsystemen i Europa kommer således i framtiden att bygga på tre olika tekniska lösningar, vilket kan komma att innebära svårigheter för resenärerna. Man måste till exempel undersöka situationen för lastbilar. Dessa betalar redan sedan flera år en skatt i Schweiz, som är ett obligatoriskt transitland för en stor del av den transalpina vägtrafiken. Lastbilarna måste därför vara utrustade med en komplicerad anordning som sitter i förarhytten och som måste kunna ses från utsidan av polis- och tulltjänstemän så att de visuellt kan kontrollera att utrustningen fungerar och att den används på rätt sätt. I det schweiziska systemet kombineras DSRC-mikrovågssystemet med GPS. I slutet av maj 2002 meddelade Österrike sitt beslut att ta i bruk ett annat system som endast är baserat på DSRC-tekniken, men som även skall användas för ett avgiftssystem för tunga lastbilar. Tyskland meddelade ett liknande beslut i juni 2002, med en kombinerad användning av tre olika tekniska lösningar. Situationen kommer att bli ännu mer komplicerad, när vissa europeiska länder som Nederländerna och Förenade kungariket genomför ett avgiftssystem för lastbilar, eller när vissa länder som Frankrike kommer att tillåta lastbilarna att använda sig av dagens nationella vägtullsystem (Italien tillåter det redan). Måste man acceptera att lastbilschaufförerna på lång sikt måste ha ett halvt dussin elektroniska instrumentlådor (som kan vara upp till 1,5 till 2,5 dm<sup>3</sup> stora och väga mellan ett och två kilo) i sin förarhytt och vars enda funktion är vägtullsbetalningar? Även kostnaden för utrustningen gör att situationen är oacceptabel.

Det är därför hög tid att införa en skyldighet enligt vilken man måste ge förare som kör internationella transporter tillgång till instrumentlådor som kan kommunicera med samtliga europeiska system. Enligt industrin är detta fullt möjligt utan någon större ökning av instrumentlådans pris. I dag kostar en instrumentlåda som bara fungerar med ett enda mikrovågssystem ungefär 20 euro. Enligt vissa tillverkare skulle en driftskompatibel instrumentlåda, som kan kommunicera med samtliga europeiska mikrovågssystem, inte behöva kosta mer än cirka 25 euro. En verklig prisökning får man först när även teknik för satellitbaserad positionsbestämning och mobiltelefoni integreras. Däremot skulle en satellitbaserad instrumentlåda inte bli mycket dyrare av att man utökar den med mikrovågsteknik.

Eftersom instrumentlådorna fungerar på olika sätt, ökar risken för att lastbilschaufförerna skall använda dem fel, vilket leder till oavsiktliga lagöverträdelser (exempelvis felaktig deklaration av släpvagnen eller av antalet vagnsaxlar) och skapar besvärliga situationer för både användarna och koncessionsinnehavarna. Man bör därför se till att instrumentlådorna harmoniseras och rationaliseras.

#### 4. SYFTET MED DIREKTIVET

Detta direktiv presenteras i vitboken ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”. I direktivet fastställs de villkor som är nödvändiga för att man så snart som möjligt skall kunna säkerställa införandet av ett **”europeiskt system för elektroniska vägtullar”** på hela det vägnät som är belagt med vägtullar. Systemet kommer att baseras på principen ”ett enda kontrakt per kund, en enda instrumentlåda per fordon”.

Det bör påpekas att direktivet inte behandlar avgiftsstrategin i sig, och att det i direktivet inte görs någon bedömning av de olika möjliga alternativen vad gäller den

framtida avgiftsstrategin. Tvärtom gör de tekniska lösningar som antagits det möjligt att genomföra alla de strategier som för närvarande planeras både i unionen och i medlemsstaterna. **Genom att säkerställa driftskompatibiliteten mellan de elektroniska vägtullsystemen på den inre marknaden kommer direktivet att underlätta genomförandet av ett system för infrastrukturavgifter på europeisk nivå.** Den teknik som förordas gör det möjligt att täcka all infrastruktur (motorvägar vägar, broar och tunnlar) och alla fordon (lastbilar, lätta fordon, motoreyklar osv.).

## 5. MÅLETS UPPFYLLANDE

Betydande investeringar (i en storleksordning av flera hundra miljoner euro för varje vägnät) har gjorts av koncessionsinnehavare av vägar för att genomföra vägtullsystemen, som ursprungligen var avsedda att erbjuda förarna av lätta fordon bättre service. Vid den gradvisa övergången till system som är driftskompatibla inom ramen för ett ”europeiskt vägtullsystem” är det nödvändigt att ta hänsyn till dessa investeringar och till de bokföringsmässiga och tekniska avskrivningarna av investeringarna. Utanför detta europeiska vägtullsystem kommer de nationella eller lokala systemen att användas för lokala tillämpningar till dess att de avvecklas. På grund av operatörernas skyldighet att på begäran förse användarna med driftskompatibla mottagare kommer emellertid följderna av detta att bli avsevärt mycket mindre för användarna.

På så sätt kan man i större omfattning uppnå driftskompatibilitet mellan de befintliga systemen. En del, redan nämnda länder vill emellertid införa elektroniska vägtullar för lastbilar redan 2003–2004. Vissa städer som Rom och London har beslutat att installera vägtullsystem för att kontrollera tillträdet av fordon till stadskärnan. Det är därför viktigt att redan nu fastställa tekniska riktlinjer som säkerställer att de framtida systemen blir driftskompatibla. Marknaden efterfrågar dessutom ett referenssystem för framtiden.

För att lösa dessa båda problem kommer det ”europeiska systemet för elektroniska vägtullar” att vara baserat på en kortsiktig lösning (till omkring 2005) som tar hänsyn till det befintliga läget, och sedan på en lösning på lång sikt (till 2008–2012), som måste beslutas och läggas fram redan i dag.

Kommissionen uppmanar industrin att fortsätta arbeta för ett skyndsamt antagande av gemensamma standarder för de tre tekniska lösningarna.

## 6. KOMBINATIONEN AV SATELLITBASERAD POSITIONSBESTÄMNING OCH MOBILKOMMUNIKATION MED MIKROVÅGSTEKNIK ÄR EN LÖSNING PÅ KORT OCH MEDELLÅNG SIKT. PÅ LÅNG SIKT SKALL DÄREMOT ENDAST DEN MODERNASTE TEKNIKEN TILLÄMPAS.

Kombinationslösningen enligt artikel 2 skall **möjliggöra uttag av avgifter för användning av vägnätet utan att det måste byggas nya stationer.** Ett allmänt införande av avgifter förutsätter att man använder nya tekniska lösningar som lämpar sig för hela vägnätet. Av ekonomiska, miljömässiga och säkerhetsmässiga skäl är det nämligen inte möjligt att bygga tullvägar i hela vägnätet, dvs. även i städerna.

Förslaget bygger på användningen av ny och redan tillgänglig teknik som kombinationen GNSS/GSM, kopplad till mikrovågstekniken som redan används i

unionen och som har stor utbredning. Dessa tre är de enda tekniska lösningar som i dag kommer i fråga för nya elektroniska väggtullsystem i Europa.

På grund av sin stora flexibilitet och anpassningsbarhet till nya gemenskapslösningar för avgifter är **satellitbaserad positionsbestämning kombinerad med mobiltelefoni det system som principiellt är att föredra för det europeiska systemet för elektroniska väggtullar**, liksom för alla nya nationella system. Det rör sig för övrigt om beståndsdelar i talrika aktiva säkerhetssystem som tillverkarna redan börjat installera i sina fordon. De operatörer som vill tillämpa mikrovågsteknik i nya system kan likväl göra detta fram till 2008.

Detta tillvägagångssätt garanterar kontinuiteten för de investeringar som redan gjorts i flera europeiska länder, samtidigt som man tar hänsyn till den nya teknikens fördelar, som utan tvivel kommer att slå igenom i framtiden, särskilt som den banar väg för de mervärdestjänster för resenärerna som nämns i inledningen. Fördelen med detta är att operatörerna kan välja den i varje enskilt fall lämpligaste lösningen, samtidigt som villkoren för det europeiska systemet för elektroniska väggtullar uppfylls.

## **7. LÅNGFRISTIG TEKNISK LÖSNING FÖR DET EUROPEISKA SYSTEMET FÖR ELEKTRONISKA VÄGTULLAR: TEKNIK FÖR SATELLITBASERAD POSITIONSBESTÄMNING, OBLIGATORISK FÖR NYA SYSTEM FRÅN OCH MED 2008 OCH ALLMÄNT 2012.**

Med tanke på den tekniska utvecklingen kommer 1970-talets mikrovågsteknik att vara över 30 år gammal och tekniskt föråldrad 2008, även om den fortsätter att användas på vägnäten. Däremot kommer den satellitbaserade lösningen, som 2008 kommer att vara tekniskt mogen tack vare att Galileo är fullständigt utbyggt, inte bara att ha haft tid på sig att visa sin duglighet utan kommer också att ha gett den erfarenhet som krävs för att man skall kunna bygga det europeiska systemet för elektroniska väggtullar enbart på denna teknik. Framför allt torde nya tekniska lösningar underlätta den svårhanterliga bedrägeribekämpningen, som i dag sköts med hjälp av komplicerad teknik för kommunikation över korta avstånd mellan utrustning i fordon och vid vägar.

Man kan inte heller utesluta att det fram till 2008 kommer att göras ytterligare försök att införa nya mikrovågssystem med nya kompatibilitetsproblem som följd.

Av denna anledning fastställs i direktivet att man från och med 2008 för alla nya system som tas i drift inom ramen för det europeiska systemet för elektroniska väggtullar skall ge den satellitbaserade lösningen, alltså kombinationen av satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation, företräde framför mikrovågsteknik. För att ta vara på de investeringar som redan gjorts eller planeras i vissa länder, särskilt i Österrike, Spanien, Frankrike, Grekland, Portugal och Italien, får man emellertid fortsätta använda de mikrovågsbaserade system som redan tagits i drift, men länderna måste fram till 2010 ta fram en strategi för omställning av systemen. Själva omställningen måste vara genomförd 2012.

Kommissionen kommer att lägga fram en rapport före den 31 december 2007 för att se till att man tagit hänsyn till och löst de befintliga problemen med användningen av den satellitbaserade lösningen. Om det av denna rapport, som kommer att utarbetas i samarbete med kommittén för elektroniska väggtullar, framgår att det fortfarande

förekommer användningsproblem i samband med de satellit- och mobiltelefonbaserade systemen, kommer kommissionen att lägga fram ett förslag för att tillåta en fortsatt användning av mikrovågssystem parallellt med satellit- och mobiltelefonbaserade system.

Det bör påpekas att den tekniska lösning som bygger på satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation för de flesta användare innebär att vägtullstationerna försvinner, eftersom man inte längre måste stanna för att betala. Det kommer endast att finnas kvar små vägtullstationer för tillfälliga användare utan särskild utrustning.

Mot denna bakgrund är det mycket viktigt att den berörda industrin går in för att framgångsrikt slutföra standardiseringsförfarandet inom de europeiska standardiseringsorganen, både när det gäller mikrovågsteknik och när det gäller satellit- och mobilkommunikationsbaserad teknik.

## **8. TIDSPLAN FÖR GENOMFÖRANDE AV DET EUROPEISKA VÄGTULLSYSTEMET**

De tekniska och kontraktsevenliga villkor som är nödvändiga för ett fullständigt införande av ”det europeiska vägtullsystemet” på grundval av ovannämnda teknik kommer att studeras av den kommitté som nämns i artikel 5.

Systemet skall införas i två steg enligt följande:

- Elektroniska vägtullar för lastbilar och bussar från och med 2005.
- Elektroniska vägtullar för personbilar från och med 2010.

År 2010 kommer de tekniska framstegen att ha gjort det möjligt att i alla fyraxlade fordon installera utrustning som kommunicerar med omvärlden med hjälp av mikrovågor, GSM/GPRS och GNSS, och som stöder olika telematiktjänster, inklusive elektroniska vägtullar. Detta tekniska språng, som redan har påbörjats, kommer att sänka kostnaderna för fordonsutrustning till den nuvarande nivån för ett mikrovågsmärke, dvs. 20–50 euro.

Det europeiska vägtullsystemet kommer att göra det möjligt att fullt ut genomföra Europeiska unionens respektive medlemsstaternas båda strategier, dvs. avgifter för lastbilar och avgiftsbaserad trafikstyrning i överbelastade stadsområden. Förutom att den lämpar sig bättre för de ”vägtullszoner” som definieras ovan slipper man med kombinationen satellitbaserad positionsbestämning/mobiltelefoni att senare utrusta de vägnät som inte från början var avgiftsbelagda.

Driftskompatibilitet mellan de nationella vägtullsystemen kommer således att vara uppnådd 2010 genom införandet av ett ”europeiskt vägtullsystem” som står till alla kundkategoriers förfogande.

## **9. INFÖRANDET AV ETT EUROPEISKT VÄGTULLSYSTEMET: FÖRESKRIVANDE KOMMITTÉ**

Huvudprinciperna för det europeiska vägtullsystemet beskrivs i artikel 3. Detta system, som alla förvaltare av vägtullsinfrastrukturer måste erbjuda, sätter resenären i centrum för vägtransportsystemet. Systemet är öppet för alla och tillgängligt över

hela vägnätet genom ett enda abonnemangskontrakt och kommer att säkerställa ett enda gränssnitt mellan kunden och infrastrukturförvaltarna i enlighet med den europeiska lagstiftningens grundläggande principer, särskilt när det gäller skydd av privatlivet och databehandling av personuppgifter.

Det är nödvändigt att exakt definiera villkoren för det europeiska vägtullsystemet och för ett stort antal kompletterande tekniska åtgärder. De europeiska infrastrukturförvaltarna bör till exempel sluta ett samförståndsavtal om införandet av detta system och om inrättandet av ett kompensationsystem.

Kommissionen ansvarar för definitionen av det ”europeiska vägtullsystemet” och fattar de nödvändiga tekniska besluten för detta ändamål i enlighet med det kommittéförfarande som nämns i artikel 5 i direktivet. Enligt artikel 5 i det föreslagna direktivet skall kommissionen bistås av en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna med praktisk erfarenhet av elektroniska vägtullar och vägförvaltning. Eftersom denna kommitté inte finns ännu måste den inrättas. Den kommer att basera sitt arbete på resultaten av de forskningsprojekt som genomförs inom ramprogrammet för forskning och utveckling och inom ramen för de transeuropeiska näten. Förberedande arbeten har under kommissionens ledning redan genomförts av de nationella myndigheterna, infrastrukturförvaltarna och den berörda industrin.

Bland annat måste följande frågor behandlas:

- En tydlig definition av den erbjudna tjänsten: bland annat funktionsmässiga och tekniska specifikationer för systemet, systemets kvalitet och tullstationernas utbyggnadsgrad, som syftar till att minska köer, trafikstockningar och antalet tillbud orsakade av avgiftsinsamlingen. Detta omfattar också betalningssätten inom ramen för abonnemanget, kundtjänster osv.
- En definition av ”vägtullstillämpningar”: dvs. en gemensam metod för användningen av utrustning för elektroniska vägtullar. Exempelvis är banksmartkort och hälso- och sjukförsäkringssmartkort tekniskt kompatibla, men endast med de förra kan man ta ut sedlar i en bankomat. Det är detta problem det handlar om.
- Inledande och uppföljning av de europeiska standardiseringsorganens tekniska standardiseringsarbete.
- Eventuella tekniska kompletteringar av tillämpade standarder i syfte att garantera driftskompatibiliteten. Förfaranden som gör det möjligt att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen, särskilt inom mobilkommunikationen.
- Harmonisering av operatörernas förfaranden för uttag av elektroniska vägtullar: klassificering av fordon, skyltar på tullstationerna, tillfälliga användare som saknar den nödvändiga utrustningen.
- Specifikationer för utrustningens montering i fordonen.
- Europeiska typgodkännandeförfaranden för fordonsburen utrustning och utrustning vid vägen samt för fordon och utrustning som helhet, bland annat med hänsyn till vägsäkerheten.

- Validering av de valda tekniska lösningarnas överensstämmelse med de europeiska bestämmelserna om skydd av fysiska personers fri- och rättigheter, särskilt rätten till privatliv. Bland annat måste överensstämmelse med direktiven 95/46/EG<sup>33</sup> och 2002/58/EG<sup>34</sup> säkerställas.
- Hantering av funktionsstörningar (utrustning ur funktion, avsiktlig eller oavsiktlig felaktig användning, störningar osv.) i ett huvudsakligen internationellt sammanhang, där kunden kommer från ett annat land än det land där betalningen sker.
- Framtagande av ett samförståndsavtal mellan vägoperatörerna om införande av systemet på det europeiska vägnätet och om införande av ett enda kundkontrakt. Det måste vara möjligt att vid ett senare tillfälle utvidga detta samförståndsavtal till att omfatta banker vars betalningskort skall kunna användas i det elektroniska vägtullsystemet.

Kommissionen och kommittén kommer att inhämta tekniska synpunkter från expertgrupper som särskilt utsetts för detta ändamål. Kommissionen kommer bland annat att samarbeta med en expertgrupp bestående av företrädare för det ”europeiska systemet för elektroniska vägtullar”, de berörda elektronik- och bilbranscherna, samt systemets yrkesmässiga och privata användare. Denna expertgrupp kommer bland annat att tillfrågas inom ramen för rapporten om den tekniska utvecklingen. Dessa expertgrupper kan komma att få i uppgift att sammanställa de förberedande dokumenten för kommitténs arbete. Kommissionen kan dessutom inhämta synpunkter från andra kommittéer eller arbetsgrupper, särskilt den arbetsgrupp för skydd av enskilda med avseende på behandlingen av personuppgifter som inrättats genom artikel 29 i direktiv 95/46/EG.

---

<sup>33</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter.

<sup>34</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation).

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om allmänt införande av och driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen**

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT  
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag<sup>35</sup>,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>36</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>37</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

- (1) I sin resolution av den 17 juni 1997 om utveckling av telematik inom sektorn för vägtransporter, särskilt elektronisk avgiftsbetalning<sup>38</sup>, uppmanade rådet medlemsstaterna och kommissionen att utveckla en strategi för att säkerställa konvergens mellan olika system för elektronisk avgiftsbetalning så att tillräcklig driftskompatibilitet uppnås på europeisk nivå. Den första fasen i denna strategi presenterades i kommissionens meddelande till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om driftskompatibla system för elektronisk avgiftsbetalning i Europa<sup>39</sup>.
- (2) De europeiska länder som har infört elektroniska vägtullsystem för att finansiera väginfrastrukturer, eller som infört elektronisk avgiftsbetalning för användning av vägnätet (dessa system benämns nedan ”elektroniska vägtullsystem”), använder huvudsakligen mikrovågsteknik för korta avstånd, med frekvenser runt 5,8 GHz, men dessa system är i dag inte kompatibla. Efter antagandet av förstandarder 1997<sup>40</sup> ledde Europeiska standardiseringsorganisationens (CEN) ansträngningar rörande

---

<sup>35</sup> EGT C [...], [...], s. [...].

<sup>36</sup> EGT C [...], [...], s. [...].

<sup>37</sup> EGT C [...], [...], s. [...].

<sup>38</sup> EGT C 194, 25.6.1997, s. 5.

<sup>39</sup> KOM(1998) 795 slutlig.

<sup>40</sup> CEN:s förnormer om 5,8 GHz mikrovågsöverföring över korta avstånd är kända under den tekniska benämningen Dedicated Short Range Communications (DSRC).

mikrovågstekniken till sist i januari 2003 till antagandet av tekniska standarder som främjar driftskompatibiliteten för mikrovågsbaserade elektroniska vägtullsystem med frekvenser på 5,8 GHz. Dessa tekniska standarder omfattar emellertid två varianter som inte är helt kompatibla. Standarderna bygger på modellen ”Open Systems Interconnection” (OSI)<sup>41</sup>, som definierats av Internationella standardiseringsorganisationen för kommunikation mellan informationssystem.

- (3) Tillverkare och infrastrukturförvaltare har emellertid kommit överens om att inom EU:s medlemsstater utveckla driftskompatibla produkter på grundval av de förstandarder som antogs 1997, och att främja lösningar baserade på höghastighetsöverföring mellan utrustning i fordon och vid vägar. Det är därför möjligt att införa nya elektroniska vägtullsystem som är tekniskt kompatibla med de system som senast har installerats i gemenskapen (i Frankrike, Spanien och Österrike).
- (4) Det är viktigt att så snart som möjligt fullborda standardiseringsarbetet så att man kan fastställa tekniska standarder som garanterar driftskompatibiliteten för elektroniska vägtullsystem baserade på mikrovågsteknik. För att undvika att marknaden fragmenteras på nytt bör man också snarast inleda standardiseringsarbetet avseende elektroniska vägtullsystem baserade på en kombination av satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation.
- (5) Det är nödvändigt att skapa förutsättningar för ett allmänt införande av elektroniska vägtullsystem i medlemsstaterna och i grannländerna, och det krävs driftskompatibla system som är anpassade till den framtida utvecklingen av gemenskapens avgiftsstrategi.
- (6) Den nya tekniken för satellitbaserad positionsbestämning (GNSS) och mobilkommunikation (GSM/GPRS) och dess tillämpning i vägtullsystemet uppfyller de krav som följer av den nya avgiftsstrategi som unionen och medlemsstaterna planerar. Tekniken gör det möjligt att registrera hur många kilometer som körs inom varje vägkategori, utan att det behövs dyrbara investeringar i infrastrukturutrustning eller nya tullstationer. Den nya tekniken öppnar dessutom dörren för nya säkerhets- och informationstjänster för resenärerna, såsom automatiskt nödanrop vid olyckor och information i realtid om trafikförhållanden, trafikintensitet eller restid. På området satellitbaserad positionsbestämning kommer projektet Galileo, som lanserades av Europeiska unionen 2002, att från och med 2008 ge information av högre kvalitet än den som det nuvarande GPS-systemet kan ge, och denna information är optimal för vägtelematiktjänster. Galileos föregångare, Egnos, kommer att vara driftsklart 2004 och ha liknande egenskaper. Dessa innovativa system kan dock komma att medföra problem i fråga om bland annat kontrollernas tillförlitlighet och bedrägeribekämpning.
- (7) Mångfalden av tekniska lösningar, som används eller planeras för elektroniska vägtullar under de kommande åren (framför allt mikrovågor på 5,8 GHz, satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation), och mångfalden av medlemsstaternas och grannländernas krav på de elektroniska vägtullsystemen kan komma att stå i vägen för en väl fungerande inre marknad och transportpolitikens mål. Det finns risk för att chaufförerna på grund av detta i framtiden måste ha flera olika, dyra och driftsinkompatibla elektroniska enheter i sina förarhytter, vilket i sin tur ökar risken för felhantering och oavsiktliga lagöverträdelser.

---

<sup>41</sup> Hänvisning lämnas senare.



- (8) Det är nödvändigt att undanröja de onaturliga hinder som står i vägen för den fria rörligheten för personer och varor mellan medlemsstaterna, utan att hindra medlemsstaterna och EU från att tillämpa olika avgiftssystem för alla fordonstyper på lokal, nationell och internationell nivå. Fordonsutrustningen måste göra det möjligt att ta ut avgifter med beaktande av principen om likabehandling av alla medborgare i Europeiska unionens medlemsstater. Man bör därför så snart som möjligt sörja för driftskompatibilitet mellan de elektroniska vägtullsystemen i hela gemenskapen.
- (9) Chaufförerna har rätt att förvänta sig väginfrastrukturjänster av högre kvalitet, särskilt när det gäller säkerheten, och betydligt kortare köer framför tullstationerna, särskilt vid topptrafik och på vissa högbelastade sträckor. Det europeiska vägtullsystemet måste utformas på ett sätt som tar hänsyn till detta.
- (10) Elektroniska vägtullsystem bidrar märkbart till att minska olycksrisken och därmed till att öka resenärernas säkerhet vid tullstationerna, till att minska antalet kontantbetalningar vid tullstationerna och till att minska trafikstockningarna vid dessa stationer, särskilt vid topptrafik. De gör det också möjligt att förebygga negativ miljöpåverkan från byggandet av nya eller utbyggnad av befintliga tullstationer.
- (11) Införandet av elektroniska vägtullsystem medför behandling av personuppgifter. Vid sådan behandling måste europeiska föreskrifter följas, särskilt bestämmelserna i direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG. Rätten till skydd av personuppgifter nämns särskilt i artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.
- (12) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, **särskilt driftskompatibiliteten mellan de elektroniska vägtullsystemen på den inre marknaden** och införandet av **ett europeiskt system för elektroniska vägtullar** på hela det vägnät i gemenskapen som är belagt med vägtullar, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av den **europeiska** dimensionen, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (13) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>42</sup>.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*  
*Syfte och räckvidd*

I detta direktiv fastställs de villkor som är nödvändiga för att säkerställa ett allmänt införande av och driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen. Direktivet gäller elektronisk inkassering av alla slags vägavgifter på hela EU:s vägnät, inklusive vägar i och utanför städer, motorvägar, större och mindre vägar, samt olika anläggningar som tunnlar, broar och färjor.

---

<sup>42</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

För att uppnå det mål som fastställs i första stycket skall ett ”europeiskt system för elektroniska vägtullar” inrättas. Systemet skall säkerställa driftskompatibilitet för användarna mellan de elektroniska vägtullssystem som medlemsstaterna redan har inrättat på nationell eller regional nivå, eller som i framtiden kommer att införas på Europeiska unionens territorium.

## *Artikel 2* *Tekniska lösningar*

1. I alla nya elektroniska vägtullssystem som tas i drift från och med den 1 januari 2005 och som avser lastbilar av alla kategorier och/eller bussar skall en eller flera av följande tekniska lösningar tillämpas för vägtullstransaktionerna:
  - a) Satellitbaserad positionsbestämning
  - b) Mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarden (referens GSM TS 03.60/23.060)
  - c) 5,8 GHz mikrovågor
2. Från och med den 1 januari 2005 skall ett ”europeiskt system för elektroniska vägtullar” enligt artikel 3 inrättas. Från och med den dagen skall operatörerna enligt tidsplanen i artikel 3.3 på begäran förse användarna med sådan fordonsutrustning som dels lämpar sig för samtliga idrifttagna elektroniska vägtullssystem i Europeiska unionen och för alla fordonstyper, dels är driftskompatibel och kan kommunicera med samtliga system som används på unionens territorium.
3. För beräkning av de avgifter som skall betalas kan denna fordonsutrustning också kopplas till fordonets elektroniska färdskrivare.
4. Från och med den 1 januari 2008 skall alla nya system som tas i drift inom ramen för det ”europeiska systemet för elektroniska vägtullar” enligt artikel 3 uteslutande bygga på den teknik för satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation som nämns i artikel 2.1.
5. De system som inom ramen för det ”europeiska systemet för elektroniska vägtullar” har tagits i drift före den 1 januari 2008 skall senast den 1 januari 2012 ha frångått tekniken med 5,8 GHz mikrovågor. Mellan den 1 januari 2008 och den 1 januari 2012 skall en strategi för omställning av systemen utarbetas och genomföras.
6. För att förvissa sig om att tekniken för satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation uppfyller vägtulloperatörernas behov skall kommissionen, med stöd av kommittén för elektroniska vägtullar, före den 31 december 2007 utarbeta och lägga fram en rapport och, i förekommande fall, ett förslag om förlängning av den tid under vilken mikrovågssystem får användas.
7. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att öka användningen av elektroniska vägtullssystem. De skall framför allt se till att minst 50 % av tullvägarna i varje tullstation senast 2005 är utrustade med elektroniska vägtullssystem.

8. Medlemsstaterna skall se till att den behandling av personuppgifter som krävs för driften av det ”europeiska systemet för elektroniska väggtullar” stämmer överens med de europeiska bestämmelserna om skydd av fysiska personers fri- och rättigheter, särskilt med direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG.

### *Artikel 3*

#### *Inrättande av ett europeiskt system för elektroniska väggtullar*

1. Ett ”europeiskt system för elektroniska väggtullar” skall inrättas för all väginfrastruktur i gemenskapen där det tas ut väggtullar eller avgifter för användning. Hela infrastrukturnätet skall kunna användas med ett enda abonnemangskontrakt, som skall kunna tecknas hos alla operatörer som förvaltar någon del av nätet.
2. Det europeiska systemet för elektroniska väggtullar får varken påverka nivån på eller ändamålet med de avgifter som tas ut. Det skall endast avse metoden för insamling av tullar eller avgifter. Systemet skall fungera på samma sätt oavsett var fordonet är registrerat, vilken nationalitet abonnenten har, vilken nationalitet den operatör har hos vilken abonnemanget är tecknat och vilket område eller punkt på vägnätet avgiften gäller.
3. Varje berörd nätförvaltare skall ge sina kunder tillgång till det europeiska systemet för elektroniska väggtullar enligt följande tidsplan:
  - a) För alla fordon som väger över 3,5 ton och för alla fordon som transporterar fler än 9 passagerare (chaufför + 8) från och med den 1 januari 2005.
  - b) För alla andra typer av fordon senast den 1 januari 2010.

### *Artikel 4*

#### *Definition av det europeiska systemet för elektroniska väggtullar*

1. Det europeiska systemet för elektroniska väggtullar skall definieras med hjälp av följande faktorer:
  - a) Funktionsmässiga och tekniska specifikationer för systemet, systemets kvalitet och tullstationernas utbyggnadsgrad, som syftar till att minska köer, trafikstockningar och antalet tillbud orsakade av avgiftsinsamlingen.
  - b) Inledande och uppföljning av de europeiska standardiseringsorganens tekniska standardiseringsarbete.
  - c) Eventuella tekniska kompletteringar av tillämpade standarder och förstandarder i syfte att garantera driftskompatibiliteten. Förfaranden som gör det möjligt att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen, särskilt inom mobilkommunikationen, för att uppdatera förteckningen över den teknik som det europeiska systemet för elektroniska väggtullar bygger på.
  - d) Specifikationer för utrustningens montering i fordonen.

- e) Europeiska typgodkännandeförfaranden för fordonsburen utrustning och utrustning vid vägen samt för fordon och utrustning som helhet, bland annat med hänsyn till vägsäkerheten.
  - f) Klassificering av fordon.
  - g) Transaktionsmodeller.
  - h) Samförståndsavtal mellan de berörda vägnätsförvaltarna om införande av systemet på det europeiska vägnätet och om införande av ett enda kundkontrakt.
  - i) Hantering av specifika fall som tillfälliga användare och driftsstörningar av alla slag.
  - j) Validering av de valda tekniska lösningarnas överensstämmelse med de europeiska bestämmelserna om skydd av fysiska personers fri- och rättigheter, särskilt rätten till privatliv. Bland annat skall överensstämmelse med direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG säkerställas.
2. Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall bygga på de tekniska lösningar som avses i artikel 2.
  3. Kommissionen skall fatta tekniska beslut om utformningen av det ”europeiska systemet för elektroniska vägtullar” i enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.2.
  4. I enlighet med förfarandet i direktiv 98/34/EG uppmanar kommissionen de europeiska standardiseringsorganen och särskilt Europeiska standardiseringsorganisationen CEN att göra alla de ansträngningar som krävs för ett snabbt antagande av standarder för elektroniska vägtullsystem, särskilt i fråga om mikrovågsteknik och de system som bygger på teknik för satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation.
  5. Utrustning för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall bland annat uppfylla kraven i direktiven 1999/5/EG (radio- och teleterminalutrustning) och 89/336/EG (elektromagnetisk kompatibilitet).

*Artikel 5*  
*Kommitté*

Kommissionen skall biträdas av ”kommittén för elektroniska vägtullar” som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha kommissionens företrädare som ordförande.

När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG<sup>43</sup> tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara 3 månader.

---

<sup>43</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

#### *Artikel 6*

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 30 juni 2004. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

#### *Artikel 7*

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

#### *Artikel 8*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

# FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

Politikområde(n): Energi och transport

Verksamhet(er): Politik för hållbar rörlighet

ÅTGÄRDENS BETECKNING: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV OM ALLMÄNT INFÖRANDE AV OCH DRIFTSKOMPATIBILITET MELLAN ELEKTRONISKA VÄGTULLSYSTEM I GEMENSKAPEN

## 1. BERÖRDA BUDGETPOSTER (nummer och beteckning)

B2-704 En hållbar transportpolitik – utgifter för administrativ verksamhet (för 2003)

06 01 04 03 En hållbar transportpolitik – utgifter för administrativ verksamhet (från och med 2004)

## 2. ALLMÄNNA UPPGIFTER

2.1 Sammanlagda anslag för åtgärden (avsnitt B): miljoner euro i åtagandebemyndiganden: inga

2.2 Tillämpningsperiod: årligen

Första året: 2003. Sista året: ungefär 2009.

2.3 Flerårig total utgiftsberäkning:

a) Förfalloplan för åtagandebemyndiganden/betalningsbemyndiganden (finansiellt stöd) (se punkt 6.1.1)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2003	2004	2005	2006	2007	2008 och följ- ande	Totalt
Åtagandebemyndiganden (ÅB)							
Betalningsbemyndiganden (BB)							

b) Tekniskt och administrativt stöd och stödutgifter (se punkt 6.1.2)

ÅB	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

BB	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
Delsumma a+b							
ÅB	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
BB	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

- c) Total budgetkonsekvens i form av personalutgifter och övriga administrativa utgifter (se punkterna 7.2 och 7.3)

ÅB/BB	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,948
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTALT a+b+c							
ÅB	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848
BB	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848

## 2.4 Förenlighet med den ekonomiska planeringen och budgetplanen

**XX** Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering

Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen, i nödvändiga fall med stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet.

## 2.5 Påverkan på inkomsterna<sup>44</sup>

**XX** Inkomsterna påverkas inte (gäller tekniska aspekter på genomförandet av en åtgärd)

ELLER

Inkomsterna påverkas enligt följande:

**Obs.: den metod som använts för att beräkna påverkan på inkomsterna skall redovisas närmare på ett separat blad som bifogas denna finansieringsöversikt.**

Miljoner euro (avrundat till en decimal)

Budgetpost	Inkomster	Före åtgärden [år n-1]	Situation efter åtgärden							
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]		
	a) <i>Inkomster i absoluta belopp</i>									
	b) <i>Förändring av inkomster</i>	Δ								

**(Om flera budgetrubriker påverkas skall varje rubriks nummer anges i tabellen)**

## 3. BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER

<sup>44</sup> Ytterligare upplysningar finns i den separata vägledningen.

Typ av utgifter		Nya	Deltagande EFTA	Deltagande av kandidatländer	Rubrik i budgetplanen
Icke oblig. utg.	Icke-diff. anslag	NEJ	NEJ	NEJ	nr [3...]

#### 4. RÄTTSLIG GRUND

*Artikel 71.1 i fördraget*

#### 5. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN OCH SKÄL FÖR ÅTGÄRDEN

##### 5.1 Behovet av gemenskapsåtgärder<sup>45</sup>

###### 5.1.1 Mål för åtgärden

Kommissionen har i flera år uppmanat medlemsstaterna att harmonisera sina planer på området för att undvika att det inrättas lika många driftsinkompatibla system som det finns medlemsstater på grund av att det för varje system krävs speciell elektronisk utrustning i fordonen. Trots att det har investerats många miljoner euro i ramprogrammen för forskning och utveckling och i regionala projekt på europeisk nivå har denna strategi misslyckats. Detta bekräftades i maj 2002 då Tyskland och Österrike samtidigt bestämde sig för två nationella system som inte är driftskompatibla.

Genom direktivet skapas de nödvändiga förutsättningarna för inrättandet av ett ”europeiskt system för elektroniska väggtullar” baserat på principen ”ett enda kontrakt per kund och en enda instrumentlåda per fordon för hela gemenskapens väggtullsnät”.

Systemet bygger på de båda följande tekniska lösningarna:

- Mikrovågsbaserade system med frekvenser på 5,8 GHz som redan används på de europeiska betalvägarna.
- Satellitbaserad positionsbestämning kombinerad med mobiltelefoni. Detta är en innovativ lösning som på längre sikt skall baseras på Galileo, och det är den enda lösning som gör det möjligt att genomföra den nya avgiftsstrategi som kommissionen och medlemsstaterna önskar införa för att bättre kunna hantera efterfrågan samt förbättra säkerheten och trafikflödet på hela huvudnätet i och utanför städerna. Enligt direktivet är i framtiden den andra lösningen att föredra framför den första.

Genom direktivet inrättas en ”kommitté för elektroniska väggtullar” med uppgift att i samråd med medlemsstaterna lösa alla tekniska frågor och kontraktsfrågor i samband med det europeiska systemets införande.

###### 5.1.2 Förhandsutvärdering

*Ej tillämpligt*

###### 5.1.3 Åtgärder som vidtagits som följd av en efterhandsutvärdering

---

<sup>45</sup> Ytterligare upplysningar finns i den separata vägledningen.



## **5.2 Planerad verksamhet och villkor för finansiering via budgeten**

Det är nödvändigt att exakt definiera villkoren för det europeiska vägtullsystemet och för ett stort antal kompletterande tekniska åtgärder. De europeiska infrastrukturförvaltarna bör till exempel sluta ett samförståndsavtal om införandet av detta system och om inrättandet av ett kompensationssystem.

Enligt artikel 5 i det föreslagna direktivet skall för detta inrättas en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna med praktisk erfarenhet av elektroniska vägtullar och vägförvaltning, som på grund av sin tekniska kompetens kan hjälpa kommissionen att fatta väl underbyggda beslut. Eftersom denna kommitté inte finns ännu måste den inrättas. Den kommer att basera sitt arbete på resultaten av de forskningsprojekt som genomförs inom ramprogrammet för forskning och utveckling och inom ramen för de transeuropeiska näten. Förberedande arbeten har under kommissionens ledning redan genomförts av de nationella myndigheterna, infrastrukturförvaltarna och den berörda industrin.

Bland annat följande frågor kommer kommissionen att hänskjuta till kommittén:

- En tydlig definition av den erbjudna tjänsten: bland annat funktionsmässiga och tekniska specifikationer för systemet, systemets kvalitet och tullstationernas utbyggnadsgrad, som syftar till att minska köer, trafikstockningar och antalet tillbud orsakade av avgiftsinsamlingen. Detta omfattar också betalningssätten inom ramen för abonnemanget, kundtjänster osv.
- En definition av ”vägtullstillämpningar”: dvs. en gemensam metod för användningen av utrustning för elektroniska vägtullar. Exempelvis är banksmarkort och hälso- och sjukförsäkringssmarkort tekniskt kompatibla, men endast med de förra kan man ta ut sedlar i en bankomat. Det är detta problem det handlar om.
- Inledande och uppföljning av de europeiska standardiseringsorganens tekniska standardiseringsarbete.
- Eventuella tekniska kompletteringar av tillämpade standarder i syfte att garantera driftskompatibiliteten. Förfaranden som gör det möjligt att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen, särskilt inom mobilkommunikationen.
- Harmonisering av operatörernas förfaranden för uttag av elektroniska vägtullar: klassificering av fordon, skyltar på tullstationerna, tillfälliga användare som saknar den nödvändiga utrustningen.
- Specifikationer för utrustningens montering i fordonen.
- Europeiska typgodkännandeförfaranden för fordonsburen utrustning och utrustning vid vägen samt för fordon och utrustning som helhet, bland annat med hänsyn till vägsäkerheten.
- Validering av de valda tekniska lösningarnas överensstämmelse med de europeiska bestämmelserna om skydd av fysiska personers fri- och rättigheter, särskilt rätten till

privativ. Bland annat måste överensstämmelse med direktiven 95/46/EG<sup>46</sup> och 2002/58/EG<sup>47</sup> säkerställas.

- Hantering av funktionsstörningar (utrustning ur funktion, avsiktlig eller oavsiktlig felaktig användning, störningar osv.) i ett huvudsakligen internationellt sammanhang, där kunden kommer från ett annat land än det land där betalningen sker.
- Framtagande av ett samförståndsavtal mellan vägoperatörerna om införande av systemet på det europeiska vägnätet och om införande av ett enda kundkontrakt. Det måste vara möjligt att vid ett senare tillfälle utvidga detta samförståndsavtal till att omfatta banker vars betalningskort skall kunna användas i det elektroniska vägtullsystemet.

Den begärda budgeten kommer att täcka alla utgifter för de studier som krävs för att underbygga kommitténs arbete.

### 5.3 Genomförandebestämmelser

Arbetet kommer att utföras av grupper med externa experter som väljs ut i samarbete med kommittén och betalas av kommissionen. Kommissionen kommer att övervaka arbetet. Experterna kommer att väljas ut efter en anbudsinfordran.

## 6. BUDGETKONSEKVENSER

### 6.1 Totala budgetkonsekvenser för avsnitt B (för hela programperioden): inga

*(Den beräkning som ligger till grund för nedanstående tabell skall redovisas genom uppdelningen i tabell 6.2)*

#### 6.1.1 Finansiellt stöd

Åtagandebemyndiganden, miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Fördelning	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 och följande budgetår]	Totalt
Åtgärd 1							
Åtgärd 2							
Etc.							
<b>TOTALT</b>							

<sup>46</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter.

<sup>47</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation).

### 6.1.2 Tekniskt och administrativt stöd, stödutgifter och IT-utgifter (åtagandebemyndiganden)

	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 och följande budgetår]	Totalt
1) Tekniskt och administrativt stöd							
a) Byråer för tekniskt stöd							
b) Övrigt tekniskt och administrativt stöd:  - internt:  - externt:  <i>varav för konstruktion och underhåll av system för informationshantering:</i>							
Delsumma 1							
2) Stödutgifter							
a) Undersökningar	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	
b) Expertmöten							
c) Information och publikationer							
Delsumma 2							
<b>TOTALT</b>	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	

### 6.2 Kostnadsberäkning per åtgärd för avsnitt B (för hela programtiden)<sup>48</sup>: ingen

(Om det i en övergripande åtgärd ingår flera konkreta insatser skall det för var och en av dessa redovisas detaljer som gör det möjligt att bedöma omfattning och kostnad för genomförandet).

Miljoner euro i åtagandebemyndiganden (avrundat till tre decimaler)

Fördelning	Typ av resultat (projekt osv.)	Antal dylika resultat (totalt för år 1...n)	Genomsnittlig kostnad per uppnått resultat	Totala kostnader (sammanlagt för åren 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)

<sup>48</sup> Ytterligare upplysningar finns i den separata vägledningen.

Åtgärd 1

- Insats 1

- Insats 2

Åtgärd 2

- Insats 1

- Insats 2

- Insats 3

Etc.

TOTALKOSTNAD

(Redogör vid behov för beräkningsmetoderna.)

**7. EFFEKTER PÅ PERSONALRESURSER OCH ADMINISTRATIVA UTGIFTER****7.1 Personalbehov för åtgärden**

Typ av tjänster		Personal som krävs för att förvalta åtgärden (befintliga plus ev. ytterligare personalresurser)		Totalt	Beskrivning av de arbetsuppgifter som den planerade åtgärden för med sig
		Fast anställda	Tillfälligt anställda		
Fast anställda eller tillfälligt anställda	A	1		1	<i>Förvaltning av och sekretariat för kommittén för elektroniska vägtullar, övervakning av det arbete som utförs av kommitténs expertgrupper, uppföljning av kommitténs beslut och vidtagande av eventuella rättsliga åtgärder till följd därav.</i>
	B				
	C				
Övriga personalresurser			Underordnade expertgrupper		
Totalt					

**7.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personalbehov**

Typ av personalresurser	Belopp i euro	Beräkningsmetod *
Fast anställda		
Tillfälligt anställda	108 000	
Övriga personalresurser (ange budgetrubrik)		

Totalt	108 000	
--------	---------	--

Beloppen avser totala utgifter för 12 månader.

### 7.3 Övriga administrativa utgifter till följd av åtgärden

Budgetpost (nummer och beteckning)	Belopp i euro	Beräkningsmetod
<b>Totalt (avdelning A7)</b>	A07031: 50 000	4 möten per år – reseersättning
A0701 – Tjänsteresor		Föreskrivande kommitté
A07030 – Möten		
A07031 – Kommittéer vars hörande är obligatoriskt <sup>(1)</sup>		
A07032 – Kommittéer vars hörande ej är obligatoriskt <sup>(1)</sup>		
A07040 – Konferenser m.m.		
A0705 – Studier och samråd		
Övriga utgifter (ange vilka)		
<b>Informationssystem (A-5001/A-4300)</b>		
<b>Övriga utgifter i del A (ange vilka)</b>		
Totalt	50 000	

Beloppen avser totala utgifter för 12 månader.

<sup>(1)</sup> Ange vilken typ av kommitté samt vilken av de två kategorierna den tillhör.

I.	Totalbelopp/år (tabell 7.2 + 7.3)	158 000 euro
II.	Varaktighet	6 år
III.	Totalkostnad för åtgärden (I x II)	948 2000 euro

Behovet av personalresurser och administrativa resurser skall täckas med inom ramen för de anslag som i samband med den årliga anslagstilldelningen beviljats det generaldirektorat som ansvarar för åtgärden.

## 8. UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

### 8.1 Metod för uppföljning

*Arbetet av kommittén för elektroniska vägtullar kommer att övervakas på grundval av det arbetsprogram och den tillhörande tidsplan som kommittén fastställer vid sina första möten för att möta direktivets mål. Det första av dessa mål är att för lastbilar införa det europeiska*

*vägtullsystemet på hela det avgiftsbelagda vägnätet i gemenskapen fram till den 1 januari 2005. Planeringen kommer att övervakas så att man kan förvissa sig om att arbetet utförs på vederbörligt sätt.*

*Sedan kommer man att definiera följande indikatorer för vägtullsystemets införande: antalet vägfiler som utrustats för vägtullsystemet i varje tullstation, antalet försäljningsställen för abonnemang, osv. (att specificeras i samråd med kommittén). Vägtullsystemet införs 2004. Från och med denna tidpunkt kommer medlemsstaterna att direkt uppmanas att mäta indikatorerna.*

## **8.2 Planerad form och tidsplan för utvärderingar**

*Kommitténs arbetsplanering kommer att granskas var tredje månad.*

*Åtgärderna i samband med vägtullsystemets införande kommer att uppdateras på grundval av de indikatorer som fastställts i samråd med kommittén i följande takt: först en gång i kvartalet, från och med andra halvåret 2004 en gång i månaden.*

För att kontrollera att hela vägtullsystemet fungerar kommer man att utföra en efterhandsutvärdering i mars 2005. Utvärderingen kommer att läggas ut på ett externt organ efter en anbudsinfordran. Syftet är att undersöka om vägtullsystemet införts i enlighet med målsättningen och framför allt att på grundval av inkomna synpunkter och anmärkningar få en uppfattning om de berörda användarnas belåtenhet med systemet, samt att vidareutveckla systemet innan det utvidgas till att omfatta personbilar. Undersökningen kan genomföras i två steg: den första efter tre månader (mars 2005), den andra ett år efter systemets idrifttagande (januari 2006).

## **9. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING**

Ej tillämpligt

## KONSEKVENSANALYS

### FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR FÖRETAG, SÄRSKILT SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG

#### BETECKNING PÅ FÖRSLAGET:

Europaparlamentets och rådets direktiv om allmänt införande av och driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem i gemenskapen

#### DOKUMENTETS REFERENSNUMMER:

#### FÖRSLAGET

1. Varför behövs det, med tanke på subsidiaritetsprincipen, gemenskapslagstiftning på detta område, och vilka är huvudmålen?

Kommissionen har i flera år uppmanat medlemsstaterna att harmonisera sina planer på området för att undvika att det inrättas lika många driftsinkompatibla system som det finns medlemsstater på grund av att det för varje system krävs speciell elektronisk utrustning i fordonen. Trots att det har investerats många miljoner euro i ramprogrammen för forskning och utveckling och i regionala projekt på europeisk nivå har denna strategi misslyckats. Detta bekräftades i maj 2002 då Tyskland och Österrike samtidigt bestämde sig för två nationella system som inte är driftskompatibla.

Genom direktivet skapas de nödvändiga förutsättningarna för inrättandet av ett ”europeiskt system för elektroniska väggtullar” baserat på principen ”ett enda kontrakt per kund och en enda instrumentlåda per fordon för hela gemenskapens väggtullsnät”.

Systemet bygger på de båda följande tekniska lösningarna:

- Mikrovågsbaserade system med frekvenser på 5,8 GHz som redan används på de europeiska betalvägarna.
- Satellitbaserad positionsbestämning kombinerad med mobiltelefoni. Detta är en innovativ lösning som på längre sikt skall baseras på Galileo, och det är den enda lösning som gör det möjligt att genomföra den nya avgiftsstrategi som kommissionen och medlemsstaterna önskar införa för att bättre kunna hantera efterfrågan samt förbättra säkerheten och trafikflödet på hela huvudnätet i och utanför städerna. Enligt direktivet är i framtiden den andra lösningen att föredra framför den första.

Genom direktivet inrättas en ”kommitté för elektroniska väggtullar” med uppgift att i samråd med medlemsstaterna lösa alla tekniska frågor och kontraktsfrågor i samband med det europeiska systemets införande.

#### KONSEKVENSER FÖR FÖRETAGEN

2. Vilka påverkas av förslaget?

- Vilka sektorer? Tillverkare av elektronisk utrustning för bilar, förvaltare av infrastruktur och transportföretag.
- Hur stora är de företag som påverkas (vilken är de små och medelstora företagens andel)? 1–5 000 anställda. Alla tillverkare är små eller medelstora företag. De minsta infrastrukturförvaltarna har 200 och de största 5 000 anställda. Företagens storlek kan variera mellan en och flera hundra anställda.
- Är dessa företag belägna i vissa geografiska områden inom gemenskapen? Nej, verksamheten är mer eller mindre jämnt fördelad och kommer att vara det i ännu högre grad i framtiden.

3. Vilka åtgärder måste företagen vidta för att följa förslaget?

Infrastrukturförvaltarna skall inrikta sina framtida investeringar på de angivna lösningarna. De skall utrusta sina vägtullsnät med den angivna utrustningen även om näten för närvarande inte har vägtullar. De gamla investeringarna kommer dock att bibehållas tills dess att de blir föråldrade.

För att säkerställa driftskompatibiliteten mellan alla system som används i Europa skall leverantörerna av bilutrustning få tekniska riktlinjer som kommer att underlätta deras arbete under de kommande åren, eftersom de angivna lösningarna redan är allmänt kända och genomförda.

4. Vilka ekonomiska verkningar förväntas förslaget få

- för sysselsättningen? Nya och kvalificerade arbetstillfällen kommer att skapas inom industri- och tjänstesektorerna. Bara i Tyskland beräknas antalet arbetstillfällen uppgå till 40 000. Om detta extrapoleras till att omfatta alla 15 medlemsstater är det över 200 000 kvalificerade arbetstillfällen som kommer att skapas. Industrin kommer att få ett betydande stöd för att marknadsföra sina produkter på världsmarknaden, särskilt som direktivet främjar innovativa lösningar som kan anpassas till alla tänkbara strategier för vägavgifter.
- När det gäller infrastrukturförvaltarna kan antalet arbetstillfällen på sikt minska men detta gäller endast säsongsarbetare. Vad gäller de fasta arbetstillfällena kommer de anställda som eventuellt påverkas kring år 2010 lätt att få andra arbetsuppgifter som att ta emot abonnemangsbeställningar, arbeta i kundtjänsten eller arbeta med vägunderhåll.
- för investeringar och nyetablering av företag? Nya företag kommer att skapas inom servicesektorn för inkassering av vägtullar, kundförvaltning och övervakning av gränsöverskridande bedrägerier. Även företag med uppgift att underhålla systemen kan komma att skapas. Redan 2003 kommer detta att ske i Tyskland.
- för företagets konkurrenskraft? Företagets konkurrenskraft kommer att stärkas av genomförandet av öppna system som inte ägs av något enskilt företag, till skillnad från i dag. Genom direktivets och kommitténs standardiseringsarbete säkerställs att marknaden är öppen och att ingen leverantör utestängs. Det har bekräftats att ingen nu känd leverantör utestängs från marknaden genom detta direktiv.



5. Innehåller förslaget åtgärder för att ta hänsyn till de små och medelstora företagens särskilda situation (inskränkningar eller skillnader i kraven, el. dyl.)?

Denna tekniska sektorn av denna marknad består uteslutande av små och medelstora företag. Bestämmelserna i direktivet är helt anpassade till denna situation. Dessa företag har länge begärt att kommissionen skall vidta lagstiftningsåtgärder för att avhjälpa låsningen i europeiska standardiseringsorganisationen och göra det möjligt för dem att utveckla sina produkter på grundval av en standard. I brist på kompatibilitet med CEN-standarder skulle ”kompatibilitet med EG-direktivet” vara ett kvalitetsmärke som hela branschen ser fram emot.

#### **RÅDFRÅGADE**

6. Förteckning över organisationer som rådfrågats om förslaget och som fört fram särskilda synpunkter.

Leverantörer av utrustning för elektroniska vägtullsystem: Thales e-transactions, CS Route, Kapsch, Combitech, Q-Free, som alla uppger att en driftskompatibel utrustning, som kan kommunicera med samtliga system som för närvarande finns i Europa,

- måste valideras i fråga om saluföringen,
- bara skulle tas fram, om en infrastrukturförvaltare inom ramen för en anbudsinfordran efterlyser en miljon utrustningsenheter,
- skulle kräva minst tre år för utveckling, tillverkning och provning.

De vill inte på något sätt uttala sig om priset.

Infrastrukturförvaltare: ASECAP (sammanslutningen för europeiska företag som är koncessionsinnehavare av avgiftsbelagda vägar), ASFA (sammanslutningen för franska motorvägsförvaltare), ASETA (sammanslutningen för spanska motorvägsförvaltare), AISCAT (sammanslutningen för italienska motorvägsförvaltare), ASFINAG (österrikisk koncessionsinnehavare av vägtullar), Toll Collect (koncessionsinnehavare av tyska vägtullar), BRISA (koncessionsinnehavare av portugisiska motorvägar), Rapp AG (konsultföretag för de schweiziska vägtullarna) har haft blandade åsikter om vissa av direktivets riktlinjer, särskilt i fråga om valet av tekniska lösningar.

Bilaterala samrådsmöten har ägt rum med myndigheterna i det stora antal medlemsstater som deltar i det elektroniska vägtullsystemet (Förenade kungariket, Frankrike, Belgien, Nederländerna, Spanien, Portugal, Italien, Österrike och Tyskland) samt med Schweiz och Efta-länderna. En allmän presentation ägde rum den 27 juni inför företrädare för de 15 medlemsstaterna. De synpunkter som en del medlemsstater lämnade har beaktats.