



Statens vegvesen

HØRINGSNOTAT

Høring om forslag til forskrift om samvirkingsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Europa (EETS-forskriften)

Gjennomføring av

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Fellesskapet

og

Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter

i norsk rett.

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Veg- og transportavdelingen
3. juli 2014

Innhold

1	Bakgrunn for forslag til forskrift	3
2	Om EETS-tjenesten	4
3	Nærmere om Direktivet	5
3.1	Formål.....	5
3.2	Virkeområde.....	5
3.3	Teknologiske løsninger	5
3.4	Etablering av en felles europeisk trafikantbetalingstjeneste.....	6
4	Nærmere om Kommisjonsavgjørelsen.....	6
4.1	Plikter og rettigheter for myndigheter og trafikantbetalingsinnkrever	6
4.2	Plikter og rettigheter for EETS-utstedere	9
4.3	Plikter og rettigheter for EETS-brukere	10
5	EØS-komiteens beslutning	10
5.1	Direktivet	11
5.2	Kommisjonsavgjørelsen.....	12
6	Hjemmel	13
7	Administrative og økonomiske konsekvenser.....	13
7.1	Konsekvenser for myndigheter og trafikantbetalingsinnkrevere	14
7.2	Konsekvenser for brukere	16
7.3	Samlet vurdering av konsekvenser.....	17
8	Merknader til forskrift.....	18
8.1	Generelle merknader	18
8.2	Merknader til de enkelte paragrafer	18
9	Forskrift om samvirkningsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Europa (EETS-forskriften).....	24
10	VEDLEGG.....	32

1 Bakgrunn for forslag til forskrift

Denne høringen gjelder innføring i norsk lovgivning av Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter¹ (heretter Kommisjonsavgjørelsen) som implementeres på bakgrunn av Stortingets samtykke til Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Fellesskapet² (heretter Direktivet). Direktivet er et rammedirektiv, som vil si at det kun gir overordnede føringer, som senere blir spesifisert i Kommisjonsavgjørelsen. Kravene som inntas i denne forskriften følger av Kommisjonsavgjørelsen.

I dette høringsnotatet og i forskriften vil begrepet trafikantbetaling benyttes, som en samlebetegnelse på bompenger og vegprising. De uoffisielle norske titlene på Direktivet og Kommisjonsavgjørelsen har blitt endret for å tydeliggjøre dette.

Stortinget godkjente den 14. mars 2013 innleggelse av Direktivet gjennom behandlingen av Prop 39 S (2012-2013) Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innleggelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer. Det foreslås med dette at det innføres en forskrift som implementerer kravene i Kommisjonsavgjørelsen, som følger som en forpliktelse ved implementering av Direktivet.

Hensikt med Kommisjonsavgjørelsen er å opprette den felleseuropeiske trafikantbetalingstjenesten European Electronic Toll Service (heretter EETS), som muliggjør trafikantbetaling i hele Europa med én elektronisk betalingsenhet (tilsvarende bompengebrikke). I henhold til Direktivet skulle tjenesten vært tilgjengelig for tunge kjøretøy tre år etter at Kommisjonsavgjørelsen ble vedtatt, og fem år for alle kjøretøy. Det vil si at tjenesten skulle vært tilgjengelig hhv. 6. oktober 2012 for tunge kjøretøy og 6. oktober 2014 for alle kjøretøy. EETS-tjenesten har ikke blitt en realitet så langt i noen europeiske land, og det har vært generell tvil rundt framdriften i prosjektet. Europaparlamentet publiserte den 11. juni 2013 en rapport som kritiserer framdriften i EETS og påpeker en rekke mangler som forhindrer at tjenesten vil fungere³.

Norges implementering er for øvrig noe forsinket i forhold til tidsplanen angitt over.

Forskriften vil få enkelte konsekvenser knyttet til innkreving av trafikantbetaling i Norge. Endringene vil gjelde selve innkrevingssystemet, og ikke bompengavgiften som sådan. Primært vil forskriften gi føringer for bruk av utenlandske trafikantbetalingsbrikker (lignende AutoPASS-brikke) i norske trafikantbetalingsstasjoner, og vilkår for dette. Forskriften vil ikke påvirke AutoPASS-brukere eller brukere uten brikke. Dersom det skulle bli innført ordninger med vegprising iht. vegtrafikkloven § 7a vil organisasjonen som forestår innkreving av denne avgiften også være omfattet av forskriften.

¹ Foreløpig oversettelse. Tidligere omtalt som *Kommisjonsvedtak 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om definisjonen av den felles europeiske bompengetjenesten (EETS) og dens tekniske elementer*

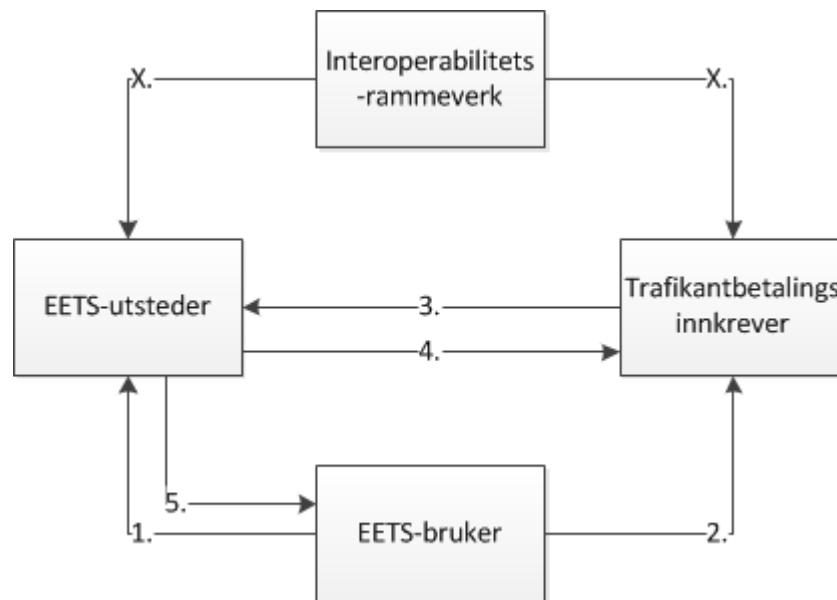
² Tidligere omtalt som Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet

³ Europaparlamentet (2013) Report on a strategy for an electronic toll service and a vignette system on light private vehicles in Europe. Rapporteur: Jim Higgins.

2 Om EETS-tjenesten

For å kunne forstå kravene som følger av Direktivet og Kommisjonsavgjørelsen gis her en kort forklaring av hvordan EETS-tjenesten er tenkt å fungere. EETS legger opp til at trafikanter kun skal måtte gå til anskaffelse av én elektronisk betalingsenhet (heretter EETS-brikke) ved kjøring i Europa.

Strukturen er innrettet på en slik måte at EETS-bruker kun skal måtte forholde seg til én aktør – EETS-utstederen – når han kjører i det store antallet trafikantbetalingsanlegg som finnes i Europa. Man blir en EETS-bruker gjennom å tegne en avtale og motta en EETS-brikke fra en EETS-utsteder. EETS-utstederen vil betale alle passeringsavgiftene til trafikantbetalingsinnkreveren på brukerens vegne for senere å fakturere disse samlet til brukeren. Dette er for øvrig det samme prinsippet som anvendes i det norske AutoPASS-systemet, der brukerne kan bruke sin AutoPASS-brikke til betaling i alle norske trafikantbetalingsstasjoner.



FIGUR 1: EETS-ARKITEKTUR

Figuren over illustrerer i grove trekk rolledelingen innenfor EETS-tjenesten.

1. En bruker (bilist) tegner en avtale med en EETS-utsteder og får utdelt en EETS-brikke.
 2. Brukeren kjører i et trafikantbetalingsanlegg hvor EETS-brikken blir avlest. Trafikantbetalingsinnkrever sjekker (automatisk) at brikken er gyldig og er tilknyttet en EETS-utsteder som trafikantbetalingsinnkreveren har avtale med.
 3. Trafikantbetalingsinnkreveren overfører data om passeringen til riktig EETS-utsteder. Dette vil typisk være informasjon om takst, tid og sted for passering mv.
 4. EETS-utstederen betaler skyldig beløp til trafikantbetalingsinnkreveren. EETS-utstederen mottar en godtgjørelse fra trafikantbetalingsinnkreveren for denne tjenesten.
 5. EETS-utstederen fakturerer brukeren for passeringen som er gjort.
- X. Rammeverket definerer regler og prosedyrer for hvordan tjenesten skal fungere mellom trafikantbetalingsinnkrevere, EETS-utstedere og EETS-brukere. Det er ikke lagt opp til i

Kommisjonsavgjørelsen at et sentralt organ skal sørge for dette, men at ulike aktører på europeisk, nasjonalt eller lokalt nivå kan finne måter å sette opp dette rammeverket på. Alle aktørene som nevnes videre i dette notatet (medlemsland, trafikantbetalingsinnkrevende, EETS-utstedere, bemyndiget organ mv.) kan spille en rolle i å utvikle rammeverket for tjenesten.

3 Nærmere om Direktivet

Direktivets hensikt er å bidra til opprettelsen av EETS-tjenesten. EETS skal utelukkende gjøres gjeldende for selve betalingen og skal ikke påvirke nasjonal avgiftspolitik, avgiftsnivå eller bruk av inntekter. Sistnevnte er for øvrig forhold som reguleres i Eurovignett-direktiv 1999/62/EF med påfølgende revisjoner.

Direktivet er et rammedirektiv, og inneholder få konkrete krav. Kravene som stilles er av en mer overordnet karakter.

3.1 Formål

Direktivets formål (jf. Direktivets Art. 1.1) er å fastsette nødvendige betingelser for å sikre at de ulike landenes elektroniske trafikantbetalingssystemer kan virke sammen (interoperabilitet). Målet er at brukeren kan tegne én avtale og få én EETS-brikke som kan brukes som betalingsmiddel i alle europeiske trafikantbetalingsanlegg.

3.2 Virkeområde

Direktivets virkeområde (jf. Direktivets Art. 1.1) er all elektronisk innkreving av trafikantbetaling på alle medlemslandenes vegnett, som inkluderer byområder, veger av alle størrelser og spesifikke anlegg (f.eks broer og tunneler). Trafikkregulerende virkemidler der trafikantene må betale for bruk av vegnettet til bestemte tider (vegprising) omfattes også av Direktivet. Unntatt fra Direktivet (jf. Direktivets Art. 1.2) er:

- Trafikantbetalingssystemer hvor det ikke benyttes elektronisk innkreving
- Trafikantbetalingssystemer hvor det ikke benyttes elektroniske brikker installert i kjøretøyet
- Små, lokale trafikantbetalingssystem der omkostningene til kravene i direktivet ikke står i forhold til fordelene.

3.3 Teknologiske løsninger

Alle nye elektroniske trafikantbetalingssystemer som settes i drift fom. 1. januar 2007 skal benytte seg av en eller flere av følgende teknologier (jf. Direktivets Art 2.1):

- Satellittposisjonering
- Mobil kommunikasjon som benytter standarden GSM-GPRS
- 5,8 GHz mikrobølgeteknologi (DSRC)

Medlemslandene skal tilstrebe at minst 50 % av betalingsstrømmen ved hvert trafikantbetalingsanlegg foregår elektronisk (jf. Art 2.5). Medlemslandene må sikre at behandling av

personopplysninger som er nødvendig for at EETS skal fungere er i samsvar med gjeldende regler for personvern, inklusive direktiv 95/46/EF⁴ og direktiv 2002/58/EF⁵ (jf. Direktivets Art. 2.7).

3.4 Etablering av en felles europeisk trafikantbetalingstjeneste

Det skal etableres en felles europeisk trafikantbetalingstjeneste (EETS) som defineres av et avtaleverk og et sett med standarder og krav, som gir brukerne tilgang til én enkelt avtale for trafikantbetaling i hele området (jf. Direktivets Art. 3.1). EETS skal være uavhengig av landenes prinsipielle avgjørelse om hvilke kjøretøy som skal betale, størrelsen på trafikantbetalingsattsene og hvordan innkrevde midler skal anvendes (jf. Direktivets Art. 3.2). Den berører utelukkende måten avgiften blir krevet inn på. Det skal være mulig å inngå avtale uansett kjøretøyets registreringsland, avtalepartenes nasjonalitet, eller hvilket lands vegnett trafikantbetalingen kreves inn på.

Beslutninger vedrørende definisjonen av EETS skal utarbeides av EU-kommisjonen (heretter KOM) innen 1. juli 2006 (jf. Direktivets Art. 4), og skal støttes av en komite (Electronic Toll Committee – heretter Komiteen) bestående av medlemsland i dette arbeidet (jf. Direktivets Art. 5). Disse beslutningene ble definert i Kommisjonsavgjørelsen som omtales videre.

4 Nærmere om Kommisjonsavgjørelsen

Innhold i EETS ble fastlagt ved arbeid i ulike fora, bl.a. i Komiteen knyttet til Direktivet, der Norge har deltatt som observatør uten stemmerett. Det nærmere innholdet i EETS, i form av de teknologiske og funksjonelle kravene til tjenesten, defineres i Kommisjonsavgjørelsen av 6. oktober 2009. Til informasjon utarbeidet KOM en guide⁶ (heretter EETS-guiden) i 2011 som forklarer kravene i Kommisjonsavgjørelsen i nærmere detalj. Denne har blitt brukt som veiledning i arbeidet med forskriften. Denne er imidlertid kun av informativ karakter og er ikke juridisk bindende.

Videre følger en omtale av de viktigste krav og rettigheter i Kommisjonsavgjørelsen, som er inndelt etter hvilken gruppe de retter seg mot.

4.1 Plikter og rettigheter for myndigheter og trafikantbetalingsinnkrever

Under følger de mest sentrale pliktene og rettighetene som gjelder for myndigheter og for trafikantbetalingsinnkrevdere.

4.1.1 Registrering av norske EETS-utstedere

Potensielle EETS-utstedere skal registrere seg i landet hvor selskapet er etablert. Hvert lands myndigheter plikter å sette opp godkjenningsprosedyrer for selskap som ønsker å etablere seg som

⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger

⁵ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon

⁶ European Commission (2011) Guide for the application of the directive on the interoperability of electronic road toll systems

EETS-utsteder. Myndigheter må da kontrollere at EETS-utstederen tilfredsstiller følgende krav (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 3):

- a) Ha sertifisering EN ISO 9001 eller tilsvarende.
- b) Vise at teknisk utstyr er i samsvar med spesifikasjonene (jf. Kommisjonsavgjørelsens Vedlegg IV (1))
- c) Vise kompetanse innen elektronisk trafikantbetaling (bompenger, vegprising mv.) eller lignende bransjer (f.eks finans, telekommunikasjon eller drift av store IT-systemer). Dette anses som nødvendig for å kunne ha en forsvarlig behandling av store mengder data.
- d) Ha god økonomisk stilling. Dette innebærer å ha tilstrekkelige finansielle ressurser til å kunne etablere og drive en virksomhet som kan levere EETS-tjenesten.
- e) Ha en overordnet risikostyringsplan som blir revidert hvert annet år. Dette skal dekke risikoområder en EETS-utsteder kan møte, slik som likviditetsrisiko, uventede avbrudd, endringer i markedet mm.
- f) Ha god anseelse. Eksempler på forhold som ekskluderer søkeren fra dette kravet kan være konkursbehandling, skatteunndragelse, svindel mv.

4.1.2 EETS-register

Medlemslandene forplikter seg til å holde et nasjonalt elektronisk register med informasjon om trafikantbetalingssystemet, samt EETS-utstedere som opererer i sitt land (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 19). Registeret må inneholde informasjon om:

- Trafikantbetalingsinnkrevere
- Teknologi som benyttes i trafikantbetalingsinnkrevingen
- Innkrevingsdata, dvs. informasjon som er nødvendig for at trafikantbetalingsinnkriveren kan fastsette riktig takst og fullføre transaksjonen.
- Områdeerklæringene (se punkt 4.1.3 i dette notatet)
- EETS-utstedere som har inngått kontrakt med nasjonale trafikantbetalingsinnkrevere
- EETS-utstedere registrert i medlemslandet

Medlemslandene skal sørge for at informasjonen i registeret til enhver tid er oppdatert og korrekt. Registerne skal være elektroniske og offentlig tilgjengelige (dvs. nettside).

4.1.3 Områdeerklæring

Alle trafikantbetalingsinnkrevere som omfattes av direktivet skal utarbeide en områdeerklæring der det framgår generelle vilkår for avtale med EETS-utstedere (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 5.2).

Innholdet i områdeerklæringen er nærmere definert i Kommisjonsavgjørelsens Vedlegg I:

- 1) Eventuelle faste avgifter som pålegges EETS-utstederen basert på trafikantbetalingsinnkriverens kostnader med å utvikle og drive et EETS-kompatibelt system. Dette kan innebære testing, utvikling av passende grensesnitt, sikkerhetsmekanismer mm.
- 2) Eventuelle krav til EETS-utsteder om bankgarantier eller tilsvarende finansielle instrumenter.
- 3) Transaksjonspolicy (autorisasjonsparametere, innkrevingsdata mm.)
- 4) Prosedyrer og avtale om servicenivå
- 5) Faktureringsvilkår
- 6) Betalingsvilkår
- 7) Forretningsmessige vilkår, som avtales mellom partene

4.1.4 Tvisteløsningsorgan

Medlemsland (som har minst én trafikantbetalingsinnkrever) skal utpeke eller opprette et tvisteløsningsorgan som skal megle i potensielle tvister mellom nasjonale trafikantbetalingsinnkrevere og EETS-utsteder (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 10). Hensikten med dette organet å gjøre det lettere å komme til en løsning mellom partene, ved at tvisteløsningsorganet kan vise til rimelig praksis innenfor feltet. Tvisteløsningsorganet skal ha særskilt fullmakt til å undersøke om kontraktsvilkårene trafikantbetalingsinnkreveren tilbyr er rimelige og ikke-diskriminerende. Tvisteløsningsorganet må være juridisk og organisatorisk uavhengig fra de kommersielle interessene til trafikantbetalingsinnkrevere og EETS-utstedere. Tvisteløsningsorganet skal operere i tråd med prosedyrene angitt i Kommisjonsavgjørelsens Art. 11.

4.1.5 Bemyndiget organ (notified body)

Dersom et bemyndiget organ (notified body) akkrediteres for å utføre eller overvåke framgangsmåten for vurdering av samsvar med spesifikasjonene og bruksegnethet (suitability for use), som nevnt i Kommisjonsavgjørelsens Vedlegg IV (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 17) – skal medlemslandet melde fra til KOM og de andre medlemslandene om dette. Samsvar med spesifikasjonene er et krav for registrering av EETS-utstedere, jf. punkt 4.1.1 (b) i dette notatet.

KOM vil sette opp en koordineringsgruppe for disse organene for å samordne deres praksis og utarbeide løsninger på problemer som måtte oppstå (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 18).

4.1.6 Grunnleggende tekniske krav

Trafikantbetalingsinnkrevernes vegkantutstyr (antennar mv) må – i de tilfellene de baseres på mikrobølgeteknologi – kunne lese brikkestandard EN 15509, (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 13 og Vedlegg III, punkt 2.1.2.). Videre må trafikantbetalingsinnkrevere ha mulighet for informasjonsutveksling av visse typer data med EETS-utstederens baksystemer (jf. Kommisjonsavgjørelsens Vedlegg II). Det foreligger ingen bestemte krav i Kommisjonsavgjørelsen for hvilket format dette skal følge.

4.1.7 Ikke-diskriminerende aksept av EETS-utstedere i Norge

Trafikantbetalingsinnkrevere må behandle EETS-utstedere – som ønsker å yte EETS-tjenesten på trafikantbetalingsinnkreverens område – på en ikke-diskriminerende måte, (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 5.3). Aksept av en EETS-utsteder skal basere seg på vilkårene trafikantbetalingsinnkreveren setter i områdeerklæringen, se punkt 4.1.3. Avtalen kan allikevel inneholde særegne vilkår så fremt disse er utformet på en ikke-diskriminerende måte.

4.1.8 Bruksegnethet

For å kunne vurdere om en EETS-utstaders utstyr fungerer i et gitt trafikantbetalingssystem, skal trafikantbetalingsinnkreveren samarbeide med EETS-utstederen om å gjennomføre en test av brikkens bruksegnethet i de spesifikke anleggene (suitability for use). Nærmere bestemmelser knyttet til det gis i Kommisjonsavgjørelsens Vedlegg IV.

4.1.9 Reserveløsning

Denne paragrafen fastsetter trafikantbetalingsinnkreverens plikt til å stille til rådighet reserveløsning slik at ikke EETS-brukeren behandles (og evt. sanksjoneres mot) dersom ikke EETS-brikken leses korrekt (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 5.7).

4.1.10 Separate regnskap

Dersom en organisasjon både er trafikantbetalingsinnkrever og EETS-utsteder, plikter medlemslandene å innsette nødvendige tiltak for at organisasjonen skal føre separate regnskap for hver aktivitet, slik at ingen kryss-subsidiering finner sted mellom de to aktivitetene (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 8).

4.1.11 Personvern

EETS-tjenesten skal ivareta personvernet og være i tråd med EUs direktiver 95/46/EF og 2002/58/EF (jf. Direktivets forord punkt 17 og Art. 2.7, og Kommisjonsavgjørelsens forord punkt 4, Art. 4.6 og Vedlegg III punkt 2.2.1.).

4.1.12 Forsøksordninger

Medlemsland kan – med KOMs forutgående samtykke – godkjenne forsøksordninger på deler av trafikantbetalingssystemet som introduserer nye teknologiske løsninger og konsepter som ikke er i tråd med kravene for EETS (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 20).

4.2 Plikter og rettigheter for EETS-utstedere

Under følger sentrale krav mot og rettigheter til EETS-utstedere. Merk at brikkeutstedere i nasjonale innkrevningssystemer ikke omfattes av dette (jf. Kommisjonsavgjørelsens forord punkt 12).

4.2.1 Dekning innen 24 måneder

En EETS-utsteder plikter å gjøre avtale med samtlige europeiske trafikantbetalingsinnkrevere (som omfattes av direktivet) i løpet av 24 måneder innen registrering (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 4). EETS-utsteder skal ha full geografisk dekning til enhver tid. Dersom en EETS-utsteder på et tidspunkt ikke har full dekning, skal det gis seks måneders frist til å gjenopprette full dekning.

4.2.2 Personvern

EETS-tjenesten skal ivareta personvernet og være i tråd med EUs direktiver 95/46/EF og 2002/58/EF (jf. Direktivets forord punkt 17 og Art. 2.7, og Kommisjonsavgjørelsens forord punkt 4, Art. 4.6 og Vedlegg III punkt 2.2.1.).

4.2.3 Samsvar med spesifikasjonene

Et selskap som vil bli godkjent som EETS-utsteder må demonstrere at teknisk utstyr (bl.a brikker) er i samsvar med spesifikasjonene (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 3(b) og Vedlegg IV (1)), se punkt 4.1.1 i dette notatet. Dette demonstreres enten gjennom at produsenten gjør en egen vurdering etter en prosedyre som inngår i Beslutning 768/2008/EF⁷ (CE-merking) eller blir godkjent av et bemyndiget organ som nevnt i punkt 4.1.5 i dette dokumentet.

De grunnleggende kravene til EETS-tjenesten framgår av Kommisjonsavgjørelsen Vedlegg III, og inkluderer generelle krav til sikkerhet, personvern og miljø, samt spesifikke krav til det tekniske utstyret.

⁷ Europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF av 9. juli 2008 om en felles ramme for markedsføring av produkter, og om oppheving av rådsbeslutning 93/465/EF

4.2.4 Bruksegnethet

For hvert trafikantbetalingssystem eller trafikantbetalingsinnkrever EETS-utstederen tilnærmer seg skal det gjennomføres en test av bruksegnethet (suitability for use), jf. punkt 4.1.7, for å slå fast om EETS-utstederens brikke fungerer lokalt. EETS-utstederen kan velge å bruke et bemyndiget organ til å forestå disse testene.

Såkalte EF-erklæringer (EC-declarations) skal utarbeides av EETS-utsteder (evt. utstyrproduzent eller autorisert representant) ved godkjenning av samsvar med spesifikasjonene og vellykket test av bruksegnethet. Erklæringene bekrefter at EETS-utstederens utstyr er i tråd med kravene som gjelder.

4.2.5 Øvrige forhold

Kommisjonsavgjørelsen inneholder en rekke andre forhold knyttet til EETS-utstederen som ikke er nevnt over. Dette inkluderer blant annet:

- Krav til informasjon til EETS-brukere og registreringsland (Art. 4.2)
- Krav til å overvåke hvor godt tjenesten fungerer (Art. 4.4)
- Krav om service/support og personalisering av brikken (Art. 4.5)
- Bruk av svartelister (Art. 4.6)
- Spesifisering av faktura etter hva som er selve avgiften og hva som er gebyr til EETS-utsteder (Art 4.8)
- Krav til å varsle EETS-brukeren før avtalen eventuelt ugyldiggjøres (Art. 4.9)

4.3 Plikter og rettigheter for EETS-brukere

Kommisjonsavgjørelsen legger rammeverket for hvordan EETS-tjenesten er tenkt å fungere. Dette inkluderer også grensesnittet mellom EETS-utstederen og EETS-brukeren.

4.3.1 Ikke-diskriminering

EETS-brukeren skal kunne tegne en avtale med en EETS-utsteder uavhengig av nasjonalitet, bosted eller hvor kjøretøyet er registrert (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 9.1). Merk at EETS-utstederen ikke er pliktig til å tilby sine tjenester til alle, men kan sette opp spesielle vilkår for å bli EETS-bruker (f.eks kredittverdighet). Disse vilkårene må imidlertid være offentlig tilgjengelige og ikke-diskriminerende.

4.3.2 Bruksvilkår

EETS-brukeren må sørge for at all informasjon han gir til EETS-utsteder er korrekt (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 9.2), at brikken fungerer mens han kjører i et trafikantbetalingssystem som inngår i EETS-tjenesten (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 9.3), og at han bruker brikken iht. EETS-utstederens anvisninger (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 9.4).

4.3.3 Betalingsforpliktelse

Ved betaling av passeringsavgift til EETS-utsteder fritas EETS-bruker fra betalingsforpliktelsen mot trafikantbetalingsinnkreveren for denne passeringen (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 9.5).

5 EØS-komiteens beslutning

Under følger en gjengivelse av EØS-komiteens beslutning for hhv. Direktivet og Kommisjonsavgjørelsen.

5.1 Direktivet

EØS-komiteen vedtok i beslutning av 7. juli 2006 å inkorporere Direktivet inn i EØS-avtalen med forbehold om Stortingets samtykke. Under følger en gjengivelse av teksten (engelsk):

DECISION OF THE EEA JOINT COMMITTEE No 89/2006

of 7 July 2006

amending Annex XIII (Transport) to the EEA Agreement

THE EEA JOINT COMMITTEE,

Having regard to the Agreement on the European Economic Area, as amended by the Protocol adjusting the Agreement on the European Economic Area, hereinafter referred to as 'the Agreement', and in particular Article 98 thereof,

Whereas:

(1) Annex XIII to the Agreement was amended by Decision of the EEA Joint Committee No 67/2006 of 2 June 2006¹.

(2) Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the interoperability of electronic road toll systems in the Community², as corrected by OJ L 200, 7.6.2004, p. 50, is to be incorporated into the Agreement,

¹ OJ L 245, 7.9.2006, p.18.

² OJ L 166, 30.4.2004, p. 124.

HAS DECIDED AS FOLLOWS:

Article 1

The following point shall be inserted after point 18a (Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council) of Annex XIII to the Agreement:

'18b. **32004 L 0052**: Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the interoperability of electronic road toll systems in the Community (OJ L 166, 30.4.2004, p. 124), as corrected by OJ L 200, 7.6.2004, p. 50.'

Article 2

The texts of Directive 2004/52/EC, as corrected by OJ L 200, 7.6.2004, p. 50, in the Icelandic and Norwegian languages, to be published in the EEA Supplement to the *Official Journal of the European Union*, shall be authentic.

Article 3

This Decision shall enter into force on 8 July 2006, provided that all the notifications under Article 103(1) of the Agreement have been made to the EEA Joint Committee*.

Article 4

This Decision shall be published in the EEA Section of, and in the EEA Supplement to, the *Official Journal of the European Union*.

* Constitutional requirements indicated.

5.2 Kommisjonsavgjørelsen

EØS-komiteen vedtok i beslutning av 14. juni 2013 å inkorporere Kommisjonsavgjørelsen inn i EØS-avtalen. Under følger en gjengivelse av teksten (nynorsk).

AVGJERD I EØS-KOMITEEN

nr. 121/2013

av 14. juni 2013

om endring av vedlegg XIII til EØS-avtala (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

med tilvising til avtala om Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet, heretter kalla "EØS-avtala", særleg artikkel 98, og

på følgjande bakgrunn:

1) Kommisjonsavgjerd 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utforminga av den europeiske elektroniske bompengeresta og dei tilhøyrande tekniske aspekta⁽¹⁾ skal takast inn i EØS-avtala.

2) Vedlegg XIII til EØS-avtala bør difor endrast –

TEKE DENNE AVGJERDA:

Artikkel 1

I vedlegg XIII til EØS-avtala etter nr. 18b (europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF) skal nytt nr. 18ba lyde:

"18ba. **32009 D 0750**: Kommisjonsavgjerd 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utforminga av den europeiske elektroniske bompengeresta og dei tilhøyrande tekniske aspekta (EUT L 268 av 13.10.2009, s. 11)."

Artikkel 2

Teksta til avgjerd 2009/750/EF på islandsk og norsk, som vil verte kunngjort i EØS-tillegget til *Tidend for Den europeiske unionen*, skal verte gyldig.

Artikkel 3

Denne avgjerda tek til å gjelde 15. juni 2013, på det vilkåret at EØS-komiteen har motteke alle meldingar etter artikkel 103 nr. 1 i EØS-avtala(*).

Artikkel 4

Denne avgjerda skal kunngjerast i EØS-avdelinga av og EØS-tillegget til *Tidend for Den europeiske unionen*.

Utferda i Brussel, 14. juni 2013.
For EØS-komiteen

Gianluca Grippa

Formann

(1) TEU L 268 av 13.10.2009, s. 11.

(*) Ingen forfatningsrettslege krav oppgjevne.

6 Hjemmel

Vegloven § 62 gir hjemmel for Kongen til å gi nærmere forskrifter til gjennomføringen og utfylling av bestemmelsene i loven. Bestemmelsen inneholder en vid adgang til å gi administrative forskrifter som kan inneholde nødvendig detaljreguleringer som ikke ellers er mulig eller hensiktsmessig å ta inn i selve loven. Vegloven § 27 fastsetter at Samferdselsdepartementet med samtykke fra Stortinget kan bestemme at det skal kreves inn på bompenger på offentlig veg, hvor store bompengene skal være og vilkår ellers for bestemt bruk av bompengene. Bestemmelsen inneholder ikke direkte føringer for valg av betalingssystemer. Dagens løsninger for innkreving av trafikantbetaling, AutoPASS-systemet, er utviklet over tid i et samarbeid mellom vegmyndighetene og bompengeselskapene. Stortinget legger til grunn i sine enkelte samtykker til bruk av trafikantbetaling at innkrevingen av trafikantbetaling skal skje gjennom denne tekniske løsningen.

Vegtrafikkloven § 7a femte ledd gir hjemmel for Samferdselsdepartementet til å gi forskrifter for å regulere ordningen (med vegprising), herunder prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordeling av nettoinntektene. Vegtrafikkloven § 7a gir ikke direkte føringer for valg av teknologi til bruk for vegprising. Nærmere detaljregulering av praktiske spørsmål, håndheving og valg av tekniske løsninger med mer må kunne klargjøres gjennom forskrifter til bestemmelsen.

Stortinget samtykket i sitt vedtak av 14. mars 2013 til innlemmelse i EØS-avtalen av Direktivet. Det legges til grunn det foreligger tilstrekkelig hjemmel til å gi forskriften uten å gripe inn i Stortingets kompetanse etter vegloven § 27. Vegloven § 62 første ledd gir således tilstrekkelig hjemmel til gjennomføring av Direktivet med Kommisjonsavgjørelsen i en forskrift til bestemmelsen. Likeledes gir vegtrafikkloven § 7a femte ledd tilstrekkelig hjemmel til gjennomføring av Direktivet med Kommisjonsavgjørelsen som forskrift til bestemmelsen.

7 Administrative og økonomiske konsekvenser

Dette kapitlet gjennomgår hvordan forpliktelsene i Direktivet og Kommisjonsavgjørelsen skal løses rent praktisk, og redegjør for administrative og økonomiske konsekvenser for myndigheter/trafikantbetalingsinnkrevende og brukere. Som det framgår av innledningen (side 3) er det knyttet stor usikkerhet til når EETS-tjenesten skal kunne fungere, noe som vil påvirke hvor store konsekvensene av forskriften blir.

7.1 Konsekvenser for myndigheter og trafikantbetalingsinnkrevende

Ettersom Statens vegvesen har eierskap til og et betydelig ansvar for innkrevingssystemet for trafikantbetaling, og trafikantbetalingsinnkrevene forestår innkreving av en offentlig avgift, vil forpliktelsene omtales samlet.

7.1.1 Registrering av EETS-utstedere

Det legges opp til at Statens vegvesen Vegdirektoratet (heretter Vegdirektoratet) gis myndighet til å gjennomføre registreringen av norske selskap som ønsker å bli EETS-utstedere (se punkt 4.1.1). Dette begrunnes med at Vegdirektoratet administrerer AutoPASS-systemet i dag, og følgelig har relevant erfaring og kompetanse knyttet til dette feltet. Under dette faller også plikten til å holde et EETS-register (se punkt 4.1.2). Å etablere denne funksjonen og ta imot eventuelle søknader vil kreve noe administrative ressurser, men ikke større enn at det kan tas inn i Vegdirektoratets daglige virke.

7.1.2 Ikke-diskriminerende aksept av EETS-utstedere i Norge

Dersom en EETS-utsteder (norsk eller utenlandsk) ønsker å gjøre avtaler med norske trafikantbetalingsinnkrevende, slik at utstederens brikke blir gyldig i deres anlegg, skal EETS-utstederen behandles på en ikke-diskriminerende måte (se punkt 4.1.7). Med dette menes det at vilkårene er rettfærdige og basert på det som står i områdeerklæringen.

Det legges opp til at Vegdirektoratet forhandler med og eventuelt aksepterer EETS-utstedere på vegne av alle trafikantbetalingsselskap/trafikanbetalingingsinnkrevene. Vegdirektoratet har hatt en tilsvarende rolle i EasyGo-samarbeidet⁸, og en slik løsning gir god kontroll og reduserer samlet administrasjon. Ved godkjenning vil EETS-brikken fra en godkjent EETS-utsteder kunne brukes i alle norske trafikantbetalingsanlegg. Dette vil også være i tråd med KOMs intensjoner om å tilrettelegge for et enkelt og samordnet grensesnitt mellom trafikantbetalingsinnkrevende og potensielle EETS-utstedere.

For å akseptere en EETS-utsteder må det gjennomføres tester av bruksegnetthet (se punkt 4.1.8), for å se om avlesning av brikken og informasjonsutvekslingen mellom EETS-utsteder og trafikantbetalingsinnkrever fungerer korrekt. Vegdirektoratet har gjennom EasyGo-samarbeidet allerede utarbeidet testprosedyrer for EETS-utstedere. Slik sett vil ikke kravet få noen økonomiske eller administrative konsekvenser før tjenesten er i ferd med å bli operativ.

Dersom en EETS-utsteder ønsker å operere i Norge vil det kunne påløpe visse kostnader for å etablere samvirke mellom EETS-utsteder og trafikantbetalingsinnkrevende. Dette vil primært knytte seg til testing av EETS-brikker og integrasjon mellom baksystemer. Det vil også påløpe kostnader til eventuelle oppgraderinger i sentralsystemet, vegkantutstyret, opplæring av personell, juridisk

⁸ EasyGo er et samarbeid mellom bompengeselskaper Norge, Sverige, Danmark og Østerrike som muliggjør betaling med hverandres bompengebrikker i hele området.

bistand mm. I stor grad beror kostnadsbildet på i hvor stor grad EETS-utstederen tilpasser seg det norske systemet. Det er imidlertid grunnlag i Kommisjonsavgjørelsen for å la EETS-utstederen betale en stor del av kostnadene. På bakgrunn av det overnevnte forventes det ikke at de potensielle kostnadene til aksept av en eller flere EETS-utstedere vil overstige 10 mill. kroner. Generelt vil man i stor grad kunne regulere ressursbruken selv, ut fra hvilke krav man stiller til EETS-utstederen.

7.1.3 Områdeerklæring

Det legges opp til at Vegdirektoratet utarbeider en felles områdeerklæring på vegne av samtlige trafikantbetalingsinnkrevere (se punkt 4.1.3), selv om det formelle kravet gjelder for hver trafikantbetalingsinnkrever. Dette begrunnes med at arbeidet med å utarbeide og vedlikeholde områdeerklæringene ikke bør dupliseres, men heller gjøres sentralt. Da trafikantbetalingsinnkreverne alle opererer etter forholdsvis like prinsipper og benytter den samme teknologien, vil beskrivelsen i en sentral områdeerklæring være dekkende for det norske innkrevningssystemet. Dette vil gi best kontroll over innholdet i erklæringen og gi et mest mulig samordnet resultat. Det er også i tråd med dagens praksis hvor Statens vegvesen (Vegdirektoratet og regioner) gjør en rekke oppgaver på vegne av bompengeselskapene. I likhet med punkt 7.1.1 vil denne oppgaven kreve visse administrative ressurser.

7.1.4 Grunnleggende tekniske krav

Dette gjelder grunnleggende krav om må implementeres uansett, uavhengig av om/når en EETS-utsteder søker å operere i Norge. Som omtalt under punkt 3.3 og 4.1.6 vil norsktrafikanntbetalingsstasjoner måtte være basert på 5,8 GHz mikrobølgeteknologi som støtter avlesing brikkestandarden EN 15509. Teknologien benyttes allerede i dagens AutoPASS-system og standarden ble inkludert i det norske systemet i forbindelse med utvidelsen av EasyGo-samarbeidet til Østerrike. De norske brikkene vil også fra 2014 være basert på denne standarden. Når det gjelder informasjonsutvekslingen mellom trafikantbetalingsinnkrevernes og EETS-utstederens baksystemer er ikke dette nærmere definert, men det legges opp til samarbeid om hensiktsmessige løsninger når det blir aktuelt. Norge har langt på vei tilpasset seg informasjonsutvekslingsstandarden ISO 12855, som ifølge EETS-guiden vil være det nærmeste man kommer et standardisert grensesnitt mellom trafikantbetalingsinnkrever og EETS-utsteder. Kravene vil derfor ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser.

7.1.5 Reserveløsning

Som omtalt under punkt 4.1.9 vil trafikantbetalingsinnkreveren måtte stille til rådighet en reserveløsning, slik at ikke EETS-brukeren regnes for å forsøke å unndra seg betaling (og sanksjoneres deretter) i tilfeller der trafikantbetalingsinnkreverens utstyr ikke virker. Reserveløsning vil da kunne være å knytte passeringen opp mot brukerens gyldige avtale basert på bilde av kjøretøyets nummerplate. I så tilfelle vil ikke hendelsen ha praktisk konsekvens for EETS-bruker. I tilfeller der heller ikke dette fungerer, vil EETS-brukeren motta faktura i posten fra trafikantbetalingsinnkreveren, uten ekstra gebyrer. Ettersom dette er etablerte løsninger i dagens system vil ikke kravet ha økonomiske eller administrative konsekvenser.

7.1.6 Tvistløsningsorgan

Det foreslås i forskriften at Samferdselsdepartementet utpeker et tvisteløsningsorgan (omtalt under punkt 4.1.4). Vegdirektoratet vil ikke selv kunne påta seg denne rollen, på grunn av at man ikke er uavhengig fra trafikantbetalingsinnkrevernes interesser. På grunn av usikkerheten rundt når EETS-tjenesten vil kunne være tilgjengelig, legges det opp til at man benytter et organ som driver med

tvisteløsning i dag, noe det er flere private organisasjoner/selskap som gjør. Slik unngår man å bruke ressurser på å sette opp et eget organ, samtidig som det er usikkert hvilken arbeidsmengde dette organet vil få. Foruten noe arbeid knyttet til oppstart/innføring regnes ikke dette å ha store administrative eller økonomiske konsekvenser. Ved eventuelle tvister legges det opp til at partene i tvisten selv finansierer tvisteløsningen.

7.1.7 Bemyndiget organ

Vegdirektoratet vil bistå dersom norske organisasjoner ønsker å bli involvert i arbeidet med EETS i rollen som bemyndiget organ. Imidlertid må potensielle bemyndigede organer gå inn i dette på et kommersielt grunnlag, dvs. uten offentlig støtte. Dette kravet anses ikke å ha betydelige økonomiske eller administrative konsekvenser.

7.1.8 Innkreving av trafikantbetaling

Dersom EETS-tjenesten kommer i drift og blir tilgjengelig for et stort antall brukere, vil dette kunne bidra positivt til å redusere kostnadene til drift av trafikantbetalingsstasjoner, samt redusere tapte inntekter knyttet til utenlandske kjøretøy uten brikke. Dersom disse kjøretøyene er utstyrt med en gyldig brikke ved kjøring i Norge vil trafikantbetalingselskapene (og andre organisasjoner som måtte kreve inn trafikantbetaling) slippe kostnader knyttet til:

- Bildebehandling
- Identifisering av kjøretøysopplysninger
- Innkreving i utlandet
- Frafalte krav på utenlandske kjøretøy

Gevinstene vil allikevel ikke være veldig store dersom det uansett er obligatorisk for tunge kjøretøy å ha en gyldig brikke i kjøretøyet. Det bemerkes at trafikantbetalingsinnkreverne vil måtte betale en godtgjørelse til EETS-utstederen, men denne vil erfaringsmessig være lavere enn kostnadene nevnt over.

7.2 Konsekvenser for brukere

7.2.1 Kundevennlighet

Dersom EETS-tjenesten blir tilgjengelig vil dette være relativt kundevennlig måte å betale bompenger og andre potensielle trafikantbetalingsavgifter (som vegprising) på for brukere som kjører gjennom mange land. Tjenesten vil da kunne benyttes både av norske trafikanter som kjører i utlandet og utenlandske trafikanter som kjører i Norge. Brukeren vil kun trenge å ha én brikke montert i kjøretøyet, og vil få alle passeringer på én faktura. Dette vil spare brukeren for å måtte kjøpe brikke og tegne avtale i hvert land, med de kostnader og den administrasjon dette medfører. Brukere som kun kjører i Skandinavia har imidlertid en slik mulighet allerede, gjennom EasyGo-samarbeidet nevnt tidligere.

7.2.2 Personvern

Ettersom denne forskrift kun omfatter EETS-brukere som har inngått en avtale med en EETS-utsteder, vil ikke innføringen i noen grad berøre personvernet til flertallet av vegbrukerne. For vanlige AutoPASS-brukere og brukere uten brikke vil ikke forskriften ha konsekvenser. Med tanke på personvern ses her som sentralt at inngåelse av en avtale med en EETS-utsteder er basert på frivillighet og aktivt samtykke.

Det følger av godkjenningvilkårene (Kommisjonsavgjørelsens Art. 3) at EETS-utstederen må være et profesjonelt selskap som har erfaring og kompetanse med å behandle store datamengder, for å kunne sikre et høyt nivå med tanke på personvern og sikkerhet (EETS-guiden, side 11). Videre må EETS-utstederen følge EUs direktiver for personvern. EETS-utstederen plikter ved avtaleinngåelse å informere brukeren om hvordan deres personlige data prosesseres og hvilke rettigheter de har iht. relevant lovgivning.

For ordens skyld gjøres det oppmerksom på at utveksling av svartelister, vil bare innebære svartelisting av bestemte brikker, ikke bestemte brukere. Dette er nødvendig for å unngå at brikker som ikke er knyttet opp mot gyldig avtale (f.eks. fordi brukeren har sagt opp avtalen) ikke skal behandles som en gyldig brikke. Informasjonen som utveksles er da en identifikator for selve brikken, som et kundenummer eller lignende⁹.

For norske trafikantbetalingsinnkrevere vil personvernvilråene forbli uendret, dvs. kravene som følger av personopplysningsloven og konsesjon fra Datatilsynet. Dette vil være førende for hvilke type data som kan utveksles med en EETS-utsteder. En EETS-utsteder vil være underlagt personvernlovgivningen i landet det er registrert. Dette landet må ha implementert EUs direktiver innen personvern.

Når en EETS-utsteder inngår avtale med et norsk trafikantbetalingselskap, vil EETS-utsteder i denne sammenheng få status som databehandler, som definert i Lov om behandling av personopplysninger av 14. april 2000 (personopplysningsloven) § 2. punkt (5). Det vil legges opp til at tegnes en databehandleravtale mellom trafikantbetalingsinnkreverne og EETS-utstederen, som tydeliggjør hvilke plikter EETS-utsteder har som behandler av slike data på vegne av trafikantbetalingselskapet.

7.3 Samlet vurdering av konsekvenser

Usikkerheten knyttet til opprettelsen av EETS-tjenesten gjør det vanskelig å vurdere de reelle konsekvensene av innføring av forskriften. Så lenge tjenesten ikke er tilgjengelig vil forskriften kun medføre visse administrasjonskostnader for Vegdirektoratet med å sette opp et register, opprette et tvisteløsningsorgan mm. Disse anses allikevel til å være marginale. Det vil i så tilfelle heller ikke være noen gevinster knyttet til innføring av denne forskriften. Kostnadene ved implementering beregnes da til å være maksimalt 1 mill. kroner.

Dersom EETS-tjenesten blir tilgjengelig vil dette kreve større ressurser fra Statens vegvesen og trafikantbetalingsinnkreverne. Kostnadene ved implementering beregnes da til å være maksimalt 10 mill. kroner, siden man har mulighet til å legge store deler av kostnadene over på EETS-utstederen. Spesielt gjelder dette dersom EETS-utstederen ønsker tilpasninger i det norske systemet. Det bemerkes at dette er et usikkert estimat, da det vil avhenge av antall EETS-utstedere som melder seg, og karakteristika ved disse. Norske og utenlandske brukere vil da få en enklere og mer kundevennlig løsning for trafikantbetaling i Norge og i utlandet.

⁹ Standarden ISO 12855 (som er foretrukket informasjonsutvekslingsstandard i EETS) legger opp til enten PersonalAccountNumber (PAN-nummer), ContractSerialNumber (avtalenummer el.), LicensePlateId (bilnummer) eller Obeld (brikkenummer).

Som forutsatt i Prop. 39 S (2012-2013) vil eventuelle kostnader dekkes av trafikantbetalingsselskapene iht. etablert praksis, og forskriften vil derfor ikke medføre behov for statlige bevilgninger. En eventuell organisasjon som forestår vegprising vil likeledes måtte dekke sine egne kostnader, slik at ingen sammenblanding av midler finner sted mellom vegprising (iht. vegtrafikkloven) og bompenger (iht. vegloven).

8 Merknader til forskrift

Herunder følger liste med merknader både av generell art og knyttet til foreslått paragrafer i forskrift om samvirkningsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Europa (EETS-forskriften).

8.1 Generelle merknader

Denne forskriften er inndelt i kapitler for å gjøre forskriften enklere å lese. Kapittel er inndelt tematisk etter hvilken type aktører det retter seg mot. Det er gjort en omskrivning i forhold til Kommisjonsavgjørelsen. Dette innebærer at det som i Kommisjonsavgjørelsen betegnes som «rettigheter og plikter for ...» vil plasseres i kapitlet hos den som har en plikt. Dette følger som en konsekvens av at alle rettigheter nødvendigvis innebærer en plikt for en annen part. Det vurderes derfor som ryddigere og mer i tråd med norsk lovteknikk å kategorisere etter hvilken part plikten retter seg mot.

I de tilfellene hvor det er mulig er krav fra vedleggene (i Kommisjonsavgjørelsen) tatt direkte inn i forskriften. I flere tilfeller anses det imidlertid som nødvendig å vise til vedleggene i Kommisjonsavgjørelsen, da disse er av en mer teknisk karakter og lite egnet for direkte implementering i forskriften.

Enkelte av bestemmelsene i Kommisjonsavgjørelsen er ikke forskriftsfestet, i og med at disse bestemmelsene like gjerne kan være privatrettslig regulert gjennom avtalen mellom trafikantbetalingsinnkrever og EETS-utsteder (og framgå i områdeerklæringen).

Rapporteringsforpliktelser som i Kommisjonsavgjørelsen gjelder rapportering til EU-kommisjonen, vil i Norges tilfelle erstattes med rapportering til EFTAs overvåkningsorgan (heretter ESA). Med «medlemslandene» menes alle land som omfattes av bestemmelsene, dvs. alle EØS-landene.

8.2 Merknader til de enkelte paragrafer

8.2.1 Kapittel 1. Alminnelige bestemmelser.

Første kapittel går gjennom alminnelige bestemmelser i forskriften, det vil si formål, virkeområde, unntak og definisjoner.

§ 1.1: Direktivets formål er å fastsette nødvendige betingelser for å sikre interoperabilitet mellom de ulike landenes elektroniske trafikantbetalingssystemer. Formålet med denne forskriften er å implementere Norges forpliktelser som følger av Direktivet og Kommisjonsavgjørelsen, som er nødvendig for at Norge skal kunne inkluderes i EETS-tjenesten.

§ 1.2: Virkeområde framgår i punkt 3.2 i dette dokumentet. Som beskrevet tidligere vil elektroniske trafikantbetalingssystemer som en hovedregel inngå, med visse unntak. Denne paragrafen angir hva som omfattes i Norge. Generelt vil virkeområde i Norge omfatte trafikantbetalingsstasjoner på offentlig veg som benytter AutoPASS-systemet (helautomatisk eller AutoPASS + mynt/bod). Dersom det innføres ordninger med vegprising (hjemlet i vegtrafikkloven §7a) vil disse også omfattes av forskriften, så fremt de ikke faller under unntaksbestemmelsene. Begrepet trafikantbetalingsinnkrever benyttes både om organisasjoner som krever inn bompenger (bompengeselskaper) og potensielle organisasjoner som krever inn en vegprisingsavgift.

Unntatt fra forskriften er bompeng- eller trafikantbetalingsanlegg som er for små til at det er hensiktsmessig å innføre tjenesten. I praksis vil det si at helt manuelle bomstasjoner (uten AutoPASS) ikke omfattes. Private bomveger – som er hjemlet i veglova § 56 – vil heller ikke omfattes av forskriften da disse er små, lokale systemer uten den nødvendige tekniske tilpasning.

§ 1.3: Her inngår definisjoner som brukes i Direktivet eller Kommissjonsavgjørelsen, og som ikke allerede er etablerte og utvetydige begreper som benyttes i forvaltningen av dagens norske trafikantbetalingssystem. Særlig termer som inngår som en del av aktørbildet og definisjonene i EETS vil være nødvendig å definere.

8.2.2 Kapittel 2. Registrering av EETS-utstedere

Dette kapitlet har to hovedformål. Den ene er å fastslå Vegdirektoratets mandat og plikt til å forvalte registreringen av norske EETS-utstedere. Den andre er å oppsette vilkår for å bli registrert som EETS-utsteder.

§ 2-1: Her gis Vegdirektoratet myndighet til å godkjenne norske selskap som EETS-utsteder. Vilkårene følger videre i kapitlet. Det framgår også at Vegdirektoratet ved registrering ikke står ansvarlig for handlinger utført av registrerte EETS-utsteder, jf. Kommissjonsavgjørelsens Art. 19 (1b).

§ 2-2: Krav for registrering som EETS-utsteder følger direkte av Kommissjonsavgjørelsen Art 3. Med unntak av punkt (a) og (b) vil det måtte gjøres en skjønnsmessig vurdering av hvordan kravene skal bedømmes.

§ 2-3: Denne paragrafen skal beskytte EETS-utsteder mot å bli pålagt enkelte krav flere ganger. Prinsippet er at dersom en EETS-utstaders utstyr er CE-merket (se omtale under punkt 4.2.3) og anerkjent iht. til Kommissjonsavgjørelsen, skal det godkjennes i *alle* medlemsland. Et norsk selskap som har fått sitt utstyr godkjent i utlandet skal med andre ord ikke trenge ny godkjenning i Norge.

§ 2-4: Ved registrering av EETS-utstedere i Norge har godkjenningsmyndigheten (dvs. Vegdirektoratet) et ansvar for å sørge for at EETS-utstederen kontinuerlig er i samsvar med kravene til en EETS-utsteder (jf. Kommissjonsavgjørelsens Art. 19 (1b)). EETS-utstederen må også rapportere sin områdedekning årlig, slik at Vegdirektoratet har mulighet til å kontrollere om kravet til full områdedekning innen 24 måneder (jf. Kommissjonsavgjørelsens Art. 4.2) er tilfredsstilt. Dersom kravene over ikke er tilfredsstilt gis Vegdirektoratet mulighet til å iverksette nødvendige tiltak for å løse problemet. Vegdirektoratet kan velge å frata EETS-utstederen sin status som EETS-utsteder hvis problemene ikke løses (jf. EETS-guiden side 12). Her må det gjøres en skjønnsmessig vurdering basert på alvorligheten i forholdet og EETS-utstederens vilje til samarbeid.

§ 2-5: Her framgår Vegdirektoratets framgangsmåte, i kraft av å være godkjenningmyndighet, dersom CE-merket utstyr ikke oppfyller nødvendige tekniske krav (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 15).

§ 2-6: Som det framgår av Kommisjonsavgjørelsens Art. 8 skal ikke EETS-utstederens virksomhet subsidieres via trafikantbetalingsavgifter. Med tanke på at EETS-tjenesten skal drives på kommersielt grunnlag, anser Vegdirektoratet at norske trafikantbetalingselskaper ikke vil kunne ha mulighet til å etablere seg som EETS-utsteder uten å bryte med vedtatte føringer for innkreving av trafikantbetaling i Norge. Norske trafikantbetalingselskaper har ikke anledning til å drive næringsvirksomhet. Dersom det innføres en ordning med vegprising vil trolig organisasjonen som forestår innkreving av dette også være underlagt et tilsvarende hinder mot kommersiell aktivitet.

8.2.3 Kapittel 3. Trafikantbetalingsinnkreverens plikter

Det bemerkes til dette kapitlet at en del av kravene rettet mot trafikantbetalingsinnkrevere i praksis vil ivaretas av Statens vegvesen, på bakgrunn av sistnevntes myndighet og ansvar innenfor trafikantbetalingssystemet, blant annet innkjøp av innkrevingsutstyret.

§ 3-1: Denne paragrafen forplikter trafikantbetalingsinnkreverne til å akseptere EETS-utstedere på ikke-diskriminerende basis, iht. Kommisjonsavgjørelsens Art. 5.3. Trafikantbetalingsinnkreverens godkjenning av EETS-utstederen skal baseres på tilfredsstillelse av kravene i områdeerklæringen (se punkt 4.1.3), samt spesifikke kontraktsvilkår knyttet til hver enkelte EETS-utsteder. Sistnevnte krav må like fullt være objektive, rettfærdige og ikke-diskriminerende. Partenes rett til å henvise eventuelle uenigheter til et tvisteløsningsorgan (jf. Kommisjonsavgjørelsens Art. 5.3 tredje ledd) vil også inngå i denne paragrafen.

§ 3-2: De overordnede tekniske kravene til en trafikantbetalingsinnkrever innebærer at innkrevingen baseres på 5,8 GHz mikrobølgeteknologi, hvor vegkantutstyret har mulighet for avlesning av den europeiske brikkestandard EN 15509. Videre er ikke Kommisjonsavgjørelsen like tydelig når det gjelder datautveksling mellom trafikantbetalingsinnkreverens og EETS-utstederens databehandlingssystemer¹⁰. Paragrafen lister opp en del standardelementer som må inngå i grensesnittet. Iht. til EETS-guiden er standarden ISO 12855 foretrukket for dette formål, men det er valgt ikke å forskriftsfeste dette direkte siden det ikke er et formelt krav. Det bemerkes i denne sammenheng at kravene over følger av Vedlegg II og III i Kommisjonsavgjørelsen.

§ 3-3: Denne paragrafen forplikter trafikantbetalingsinnkreverne til å ha en områdeerklæring med informasjon om sitt innkrevningssystem og standard avtalevilkår mot EETS-utstedere. Det bemerkes i denne sammenheng at kravene i paragrafen følger av Vedlegg I i Kommisjonsavgjørelsen.

§ 3-4: Denne paragrafen setter en øvre grense for finansielle garantier en trafikantbetalingsinnkrever kan kreve fra en EETS-utsteder (jf. Kommisjonsavgjørelsens Vedlegg I, punkt 1).

§ 3-5: Trafikantbetalingsinnkreveren skal samarbeide med EETS-utsteder, bemyndiget organ eller andre autoriserte representanter for EETS-utsteder om å få gjennomført tester av bruksegnethet i

¹⁰ Også referert til som baksystem eller sentralsystem.

sitt trafikantbetalingssystem (jf. Kommissjonsavgjørelsens Art. 5.8). Ulike prosedyrer for dette finnes i Kommissjonsavgjørelsen vedlegg IV.

§ 3-6: Trafikantbetalingsinnkreveren må stille til rådighet en reserveløsning ved tekniske feil, se omtale under punkt 7.1.5.

§ 3-7: Trafikantbetalingsinnkrevers klassifisering av kjøretøy for beregning av takst kan ikke avvike fra det som beskrives i Kommissjonsavgjørelsens vedlegg VI. Det understrekes at takster fortsatt kan differensieres etter annet enn kjøretøysparametere, f.eks. tid på døgnet. Dette vedlegget gir imidlertid svært stor mulighet for klassifisering, og anses ikke å legge noen praktisk begrensning for dagens eller fremtidig takstberegning.

§ 3-8: Trafikantbetalingsinnkreveren kan ikke ilegge EETS-brukere høyere takst enn ordinær takst for lokale brukere (jf. Kommissjonsavgjørelsens Art. 5.4). Med tanke på det norske takstsystemet for bompenger vil dette forstås som at EETS-brukeren ikke skal få mindre fordelaktige vilkår enn om brukeren hadde hatt en ordinær AutoPASS-avtale. Dette vil tilsi at EETS-brukeren skal gis den ordinære 10 % rabatten som gis i en del bompengeanlegg dersom brukeren har en gyldig AutoPASS-avtale. EETS-brukeren vil derimot ikke gis direkte tilgang til de høyere rabattene (20-50 %) som tilbys i noen bompengeanlegg, siden disse betinger et innbetalt forskudd til et bestemt trafikantbetalingsselskap. Det vil imidlertid, dersom EETS-utsteder legger til rette for det, være mulig å knytte en lokal tilleggsavtale opp mot EETS-brikken som gir EETS-brukeren tilgang også til disse rabattene.

§ 3-9: Dersom en EETS-bruker har avtale med en EETS-utsteder, vil også sistnevnte være ansvarlig for betaling til trafikantbetalingsinnkrever. Trafikantbetalingsinnkrever kan ikke kreve passeringsavgiften direkte fra EETS-bruker, men må forholde seg til EETS-utsteder. Dette forutsetter at brukeren har en gyldig avtale med EETS-utsteder.

8.2.4 Kapitel 4. EETS-utstederens plikter

§ 4-1: Prinsippet om ikke-diskriminering gjelder også for EETS-utstederens behandling av (potensielle) EETS-brukere. EETS-utsteder kan ikke nekte brukeren å inngå avtale på bakgrunn av brukerens nasjonalitet, bosted eller kjøretøyets registreringsland. EETS-tjenesten er imidlertid ikke en universell tjeneste. Det vil si at EETS-utsteder ikke er pliktig til å ta imot alle som ønsker å inngå avtale, men kan selv fastsette vilkår for opprettelse av kundeforhold. Prinsippet om at vilkårene skal være ikke-diskriminerende og offentlig tilgjengelig vil uansett gjelde.

§ 4-2: Denne paragrafen fastsetter EETS-utsteders plikt til å dekke alle EETS-områder innen 24 måneder fra registrering. Dette innebærer i praksis å ha gyldige kontrakter med samtlige trafikantbetalingsinnkrevende i Europa. Denne dekningen skal opprettholdes, og ved endringer i et EETS-område skal dekningen gjenopprettes i løpet av 6 måneder. Dette er et vilkår for å kunne ha status som EETS-utsteder, med rettighetene som følger av en slik status. Vegdirektoratet vil som godkjenningmyndighet (jf. § 2-1) følge opp hvordan EETS-utsteder registrert i Norge følger opp kravet (jf. § 2-4), og kan eventuelt frata EETS-utsteder sin status som EETS-utsteder. I et slikt tilfelle må det gjøres en særskilt vurdering.

§ 4-3: Parametere som ligger i EETS-brikken (vekt, utslippsklasse mm) vil være grunnlaget for trafikantbetalingsinnkrevers fastsettelse av riktig takst. EETS-utsteder har derfor et ansvar for at disse er riktig programmert (personalisert) i EETS-brikken. Dette gjelder uavhengig av hvilken kanal EETS-utsteder bruker til distribusjon. Noen parametere vil kunne variere i løpet av kjøretøyets reise (f.eks antall aksler) og derfor skal EETS-brikken tilrettelegge for at brukeren skal kunne stille dette inn selv på en enkel måte.

§ 4-4: Trafikantbetalingsinnkreveren vil kunne være nødt til å gjennomføre tester av sitt system, f.eks for å sørge for at EETS-brikken avleses på riktig måte. Slik tester vil kunne være en del av hvordan man måler tjenestenivået til en EETS-utsteder. EETS-utsteder må samarbeide om gjennomføringen av slike tester. Omfanget av slike tester i løpet av et år må stå i rimelig forhold til hvor mye EETS-utstederens brukere trafikkerer området, eller er forventet å trafikkere området, i den samme perioden.

§ 4-5: Denne paragrafen utfyller § 3-9 der betalingsplikten/kredittrisiko for en dokumentert passering tilhører EETS-utsteder. Dette gjelder også dersom EETS-brikken ikke har blitt avlest eller avlest feil, og trafikantbetalingsinnkrever kan knytte et videobilde av kjøretøyet (og kjøretøyets nummerplate) opp mot en gyldig EETS-bruker. EETS-utstederen vil imidlertid være fritatt for betalingsplikten dersom den har sendt en svarteliste til trafikantbetalingsinnkrever hvor den respektive EETS-brikken er gjort ugyldig (f.eks på grunn av oppsigelse av avtale, tyveri mv). I så fall vil brukeren behandles som en regulær bruker uten avtale med en utsteder. Spesifikke vilkår for oversendelse av listen (format, hyppighet mv) må avtales nærmere mellom trafikantbetalingsinnkrever og EETS-utsteder.

§ 4-6: Denne paragrafen fastsetter EETS-utsteders plikt til å tilby EETS-brikker som er i tråd med kravene i vedlegg III i Kommisjonsavgjørelsen. Med andre ord vil EETS-brikken måtte støtte både GNSS- (satellitt) og DSRC-basert (mikrobølge) innkreving med de tilhørende krav.

§ 4-7: Denne paragrafen fastsetter EETS-utsteders plikt til å tilby standardiserte administrative grensesnitt som er i tråd med kravene i vedlegg II i Kommisjonsavgjørelsen. Grensesnittene må støtte både GNSS- (satellitt) og DSRC-basert (mikrobølge) innkreving med de tilhørende krav.

§ 4-8: En EETS-bruker skal ved avtaleinngåelse gis informasjon om hvordan sine personlige data behandles og hvilke rettigheter som følger av gjeldende personvernlovgivning.

§ 4-9: EETS-utsteders avtalevilkår skal være offentlig tilgjengelig, f.eks på EETS-utstederens nettsted.

§ 4-10: EETS-utsteder plikter å informere sine brukere om hvilke EETS-områder som dekkes av avtalen, og endringer i dette.

§ 4-11: EETS-bruker har rett til få spesifisert på sin faktura fra EETS-utsteder hva som er reell passeringsavgift (inklusive eventuelle rabatter fra trafikantbetalingsinnkrever) og hva som er EETS-utstederens servicegebyr eller lignende. Dette gjør det mulig for EETS-brukeren å se hva han faktisk betaler for EETS-tjenesten. EETS-bruker skal også motta tilstrekkelig informasjon om selve passeringen (tid/sted).

§ 4-12: Denne paragrafen gir en viss beskyttelse til EETS-bruker, gjennom at EETS-utsteder må informere og om mulig gi anledning til å rette opp, før den sier opp avtalen med EETS-brukeren.

§ 4-13: Denne paragrafen gir trafikantbetalingsinnkrever anledning til å kreve at EETS-utsteder samarbeider om innkreving fra brukere uten gyldig EETS-brikke. Dette kan f.eks. være brukere som inntil nylig har hatt et avtaleforhold med EETS-utsteder. Merk at paragrafen kun gir anledning til å kreve samarbeid om dette. Konkrete bestemmelser må om aktuelt avtales mellom partene.

8.2.5 Kapittel 5. EETS-brukerens plikter

§ 5-1: Her følger plikter for EETS-brukeren, som brukeren må forholde seg til for at EETS-tjenesten skal fungere riktig. Disse vil trolig gjenspeiles i avtalen mellom EETS-utsteder og EETS-bruker.

8.2.6 Kapittel 6. Administrative bestemmelser

§ 6-1: Som godkjenningmyndighet plikter Vegdirektoratet å holde et EETS-register som skal være offentlig tilgjengelig, gjerne på et egnet nettsted. Innholdet i registeret framgår av forskriften.

§ 6-2: Denne paragrafen forplikter Samferdselsdepartementet til å opprette eller utpeke et tvisteløsningsorgan og definerer hvilke krav som stilles til tvisteløsningsorganet. Det legges opp til at organet som innehar denne rollen ikke framgår av forskriften direkte, for å unngå å måtte endre forskriften dersom tvisteløsningsorganet byttes ut.

§ 6-3: Denne paragrafen fastsetter framgangsmåte for mekling, og er en gjengivelse av hvordan dette beskrives i Kommisjonsavgjørelsen.

§ 6-4: Vegdirektoratet skal informere ESA og medlemslandene om norske bemyndigede organer som gis fullmakt til å sertifisere EETS-utstedere. Et slikt organ må være akkreditert iht. til beskrivelsen i vedlegg VI i Kommisjonsavgjørelsen. Organer som kan påta seg denne rollen vil da være sertifiseringsorganer som er akkreditert av Norsk Akkreditering iht. til EN 45000 standardserien. Et bemyndiget organ vil kunne yte tjenester til EETS-utstedere i alle land. Dersom det bemyndigede organet ikke lenger møter kravene skal fullmakten til å sertifisere EETS-utstedere trekkes tilbake og Vegdirektoratet vil melde om dette til ESA og medlemslandene.

§ 6.5: Forsøksordninger, som nevnt i punkt 4.1.12, vil gjennom denne bestemmelsen midlertidig kunne fritas fra bestemmelsene i forskriften under visse forutsetninger.

§ 6.6: Forskriften trer i kraft med det samme.

9 Forskrift om samvirkingsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Europa (EETS-forskriften)

Hjemmel: Fastsatt ved kgl.res. ____ med hjemmel i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) § 62 og lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 7a femte ledd. Fremmet av Samferdselsdepartementet.

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 18a (Europaparlamentets- og rådsdirektivdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystem i Felleskapet og Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter).

Kapitel 1. Almennelige bestemmelser.

§ 1-1 Formål

Denne forskriften skal sikre at elektroniske trafikantbetalingssystemer i Norge blir klargjort for å virke sammen med øvrige trafikantbetalingssystemer i Europa.

§ 1-2 Virkeområde

Forskriften gjelder all elektronisk innkreving av trafikantbetaling på offentlig veg der en elektronisk brikke i kjøretøyet leses av.

Forskriften omfatter ikke små, rent lokale trafikantbetalingssystemer der kostnadene for å oppfylle kravene i denne forskriften ikke vil stå i rimelig forhold til fordelene.

§ 1-3 Definisjoner

I denne forskriften menes med

- a) *EETS*: den europeiske elektroniske trafikantbetalingstjenesten
- b) *EETS-område*: et trafikantbetalingsområde som faller inn under forskriftens virkeområde
- c) *EETS-utsteder*: en juridisk person som oppfyller kravene i § 2-2, som er registrert som EETS-utsteder i et medlemsland, og som gir en EETS-bruker tilgang til den europeiske elektroniske trafikantbetalingstjenesten
- d) *EETS-bruker*: en fysisk eller juridisk person som inngår en kontrakt med en EETS-utsteder for å få tilgang til den europeiske elektroniske trafikantbetalingstjenesten
- e) *samvirkekomponenter*: alle grunnleggende komponenter, grupper av komponenter, delenheter eller fullstendige enheter som inngår i eller er ment for å inngå i den europeiske elektroniske trafikantbetalingstjenesten, og som samvirkeevnen til tjenesten er direkte eller

indirekte avhengig av. Samvirkekomponentene kan være både materielle og immaterielle, slik som programvare.

f) *EETS-brikke*: en fullstendig samling av maskinvare- og programvarekomponenter som gjør det mulig å yte den europeiske elektroniske trafikantbetalingstjenesten, og som er installert i et kjøretøy for å samle inn, lagre, håndtere og overføre data

g) *trafikantbetalingsinnkrever*: en virksomhet som krever inn trafikantbetaling

h) *innkrevingsdata*: de opplysningene som den ansvarlige trafikantbetalingsinnkreveren har definert som nødvendige for å fastsette taksten for et kjøretøy og slutføre trafikantbetalingstransaksjonen

i) *trafikantbetalingsdeklarasjon*: informasjon fra en EETS-brikke til en trafikantbetalingsinnkrever som slår fast at kjøretøyet har kjørt i et trafikantbetalingsområde, og som er utarbeidet i et format som EETS-utstederen og trafikantbetalingsinnkreveren er enige om

j) *trafikantbetalingsområde*: et område eller et enkeltstående vegprosjekt innenfor EØS der det blir krevd inn trafikantbetaling

k) *trafikantbetalingstransaksjon*: en handling eller en rekke handlinger som utføres for å sende trafikantbetalingsdeklarasjon til trafikantbetalingsinnkreveren

l) *trafikantbetaling*: en avgift for bruk av offentlig veg, slik som bompenger med hjemmel i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) § 27 eller vegprising med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 7a

Kapitel 2. Registrering av EETS-utstedere

§ 2-1 Vegdirektoratets godkjenningsmyndighet

Vegdirektoratet har myndighet til å godkjenne norskregistrerte selskap som EETS-utstedere. Vegdirektoratet skal ikke holdes ansvarlig for registrerte EETS-utstederes handlinger.

§ 2-2 Krav for registrering som EETS-utsteder

Et selskap registrert i Norge kan etter søknad til Vegdirektoratet registreres som EETS-utsteder dersom det

- a) er sertifisert etter EN ISO 9001 eller annen standard av likeverdig kvalitet
- b) har teknisk utstyr og den samsvarserklæring eller attesten for samvirkekomponenter det er krav om i vedlegg IV nummer 1 i Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter
- c) har kompetanse innenfor elektronisk trafikantbetaling eller andre relevante områder
- d) har tilfredsstillende økonomisk evne
- e) har en overordnet risikohåndteringsplan som skal revideres minst annet hvert år

f) har et godt omdømme

§ 2-3 Testing av samvirkekomponenter

Vegdirektoratet kan ikke nekte bruk av eller kreve tester som allerede er gjennomført av CE-merkede samvirkekomponenter i henhold til vedlegg IV i Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter.

§ 2-4 Oppfølging av registrerte EETS-utstedere

EETS-utstedere som er registrert i Norge, skal hvert år rapportere til Vegdirektoratet om de tilfredsstillende kravene i § 2-2 bokstav a, d, e og f og i § 4-2.

Dersom EETS-utstederen ikke tilfredsstillende kravene som er nevnt i første ledd, kan Vegdirektoratet sette inn nødvendige tiltak for å rette opp i situasjonen. Dersom avviket ikke rettes opp, kan Vegdirektoratet frata EETS-utstederen sin status som EETS-utsteder. Vegdirektoratet skal informere ESA om forholdet.

§ 2-5 Verneklusuler

Dersom det er grunn til å tro at CE-merkede samvirkekomponenter ikke oppfyller de grunnleggende tekniske kravene som er nevnt i §§ 4-6 og 4-7, skal Vegdirektoratet avgrense bruken, forby bruken eller få samvirkekomponentene trukket fra markedet.

Vegdirektoratet skal melde fra til ESA om hvilke tiltak som er satt inn. I meldingen skal direktoratet redegjøre for grunnen til avviket.

Dersom komponentene ikke oppfyller kravene til samvirkningsevne, skal Vegdirektoratet kreve at produsenten sørger for at kravene blir oppfylt. Vegdirektoratet skal informere ESA om forholdet.

§ 2-6 Adskilte roller

En trafikantbetalingsinnkrever kan ikke bli registrert som EETS-utsteder.

Kapitel 3. Trafikantbetalingsinnkreverens plikter

§ 3-1 Ikke-diskriminering av EETS-utstedere

Trafikantbetalingsinnkreveren skal akseptere EETS-utstedere som oppfyller de alminnelige vilkårene som er fastsatt i områdeerklæringen, jf. § 3-3. Trafikantbetalingsinnkreveren kan likevel sette opp spesifikke kontraktvilkår, så fremt disse er objektive og ikke-diskriminerende.

Ved uenighet mellom trafikantbetalingsinnkreveren og EETS-utstederen har begge parter rett til å henvise saken til et tvisteløsningsorgan.

§ 3-2 Plikt til å benytte EETS-kompatibel teknologi

Trafikantbetalingsinnkreveren må basere sin innkreving på 5,8 GHz mikrobølgeteknologi som støtter avlesing av brikkestandarden EN 15509.

Trafikantbetalingsinnkreveren skal samarbeide slik at EETS-utstederens databehandlingsystem kan virke sammen med trafikantbetalingsinnkreverens eget system. Trafikantbetalingsinnkreveren må innføre standardiserte grensesnitt som gjør det mulig å

- a) utveksle data om trafikantbetalingsdeklarasjon mellom EETS-utstedere og trafikantbetalingsinnkrevende, særlig å oversende og godkjenne krav om trafikantbetalingsbetaling basert på trafikantbetalingstransaksjoner
- b) fakturere og foreta oppgjør
- c) utveksle opplysninger for å kunne håndtere unntak
- d) utveksle EETS-svartelister
- e) utveksle sikkerhetslementer og
- f) oversende innkrevingsdata fra trafikantbetalingsinnkrevende til EETS-utstedere.

§ 3-3 Områdeerklæring

Trafikantbetalingsinnkreveren skal utarbeide og ajourføre en EETS-områdeerklæring. Områdeerklæringen skal være offentlig tilgjengelig og inneholde de alminnelige vilkårene EETS-utstederen må oppfylle for å få tilgang til trafikantbetalingsområdet. Erklæringen skal inneholde følgende informasjon:

- a) faste kostnader pålagt EETS-utstederen basert på trafikantbetalingsinnkreverens kostnader med å sette opp, drive og vedlikeholde et EETS-kompatibelt system
- b) eventuelle krav til EETS-utstederen om bankgarantier eller tilsvarende finansielle instrumenter
- c) prinsipp for trafikantbetalingstransaksjoner
- d) prosedyrer og avtale om tjenestenivå
- e) faktureringsvilkår
- f) betalingsvilkår
- g) forretningsvilkår

§ 3-4 Garantier

Trafikantbetalingsinnkreveren skal ikke stille krav om finansielle garantier fra EETS-utstederen som overstiger det gjennomsnittlige transaksjonsbeløpet EETS-utstederen håndterer for trafikantbetalingsinnkreveren hver måned.

Gjennomsnittsbeløpet skal beregnes på grunnlag av EETS-utstederens totale transaksjonsbeløp i det foregående året. For nye EETS-utstedere skal det anslås et gjennomsnitt basert på antall avtaler og gjennomsnittlig transaksjonsbeløp per avtale i samsvar med EETS-utstederens forretningsplan.

§ 3-5 Testing av bruksegnethet

Trafikantbetalingsinnkreveren må samarbeide med EETS-utstederen og autoriserte representanter for EETS-utstederen om å gjennomføre tester av bruksegnethet i sitt EETS-område. Bruksegnethet er evnen en samvirkekomponent har til å oppnå og holde vedlike en bestemt grad av ytelse når den er i drift og er integrert i systemet til en trafikantbetalingsinnkrever.

Testene av bruksegnethet skal utføres i samsvar med kravene i vedlegg IV i Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter.

§ 3-6 Reserveløsning

Oppstår det en feil i tjenesten som trafikantbetalingsinnkreveren er ansvarlig for skal trafikantbetalingsinnkreveren sørge for at EETS-bruker kan passere med minst mulig forsinkelse og uten at det blir regnet som unndragelse av betalingsplikten.

§ 3-7 Klassifisering av kjøretøy

Trafikantbetalingsinnkreveren kan ikke klassifisere kjøretøyene etter andre parametere enn det som tillates i vedlegg VI i Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter.

Dersom EETS-utstederen og trafikantbetalingsinnkreveren klassifiserer kjøretøyet ulikt, gjelder trafikantbetalingsinnkreverens klassifisering hvis det ikke påvises en feil i denne.

§ 3-8 Takster

Taksten som trafikantbetalingsinnkreveren krever fra EETS-brukeren skal ikke overstige tilsvarende takst for lokale brukere.

§ 3-9 Oppfylging av betalingsplikt

Når en EETS-bruker har betalt et skyldig beløp til sin EETS-utsteder, er betalingsplikten for dette beløpet også oppfylt overfor trafikantbetalingsinnkreveren.

Kapitel 4. EETS-utstедers plikter

§ 4-1 Ikke-diskriminering

EETS-utsteder kan ikke nekte å inngå avtale med en bruker på bakgrunn av brukerens nasjonalitet, bosted eller hvor kjøretøyet er registrert.

§ 4-2 Områdedekning

EETS-utsteder skal innen to år fra registrering inngå kontrakter som dekker alle EETS-områder.

EETS-utsteder skal opprettholde full geografisk dekning. Ved endringer i et EETS-område eller andre endringer som påvirker kravet om full dekning skal EETS-utsteder gjenopprette full dekning i løpet av 6 måneder.

§ 4-3 Personalisering av EETS-brikke

EETS-utstederen står ansvarlig for at de faste parameterne som klassifiserer kjøretøyet for å beregne taksten, er riktige, både i EETS-brikken og i EETS-utstederens databehandlingssystem. EETS-utstederen skal yte nødvendige kundetjenester og teknisk støtte for å sikre at EETS-brikken blir personalisert riktig.

Brukeren skal selv kunne stille inn variable parametere som klassifiserer kjøretøyet, ved hjelp av et egnet brukergrensesnitt.

EETS-utstederen skal sørge for at EETS-brikken er personalisert slik at den skal kunne fungere i alle EETS-områder. EETS-brukeren skal derfor ikke behøve å stille inn parameterne på nytt, så fremt ikke kjøretøyets parametere har blitt endret.

§ 4-4 Uannonserte tester

Trafikantbetalingsinnkrever kan kreve at EETS-utsteder samarbeider ved uanmeldte og detaljerte tester av innkrevningssystemet, som omfatter kjøretøy som trafikkerer eller nylig har trafikkert hos trafikantbetalingsinnkrever. Omfanget av slike tester skal stå i rimelig forhold til antall passeringer knyttet til EETS-utstederen i trafikantbetalingsinnkrevers område.

§ 4-5 EETS-utstедers betalingsplikt

EETS-utstederen skal betale trafikantbetalingsinnkreveren for alle dokumenterte passeringer som er foretatt med en gyldig EETS-brikke utstedt av EETS-utstederen.

Trafikantbetalingsinnkreveren kan også kreve at EETS-utstederen skal betale selv om EETS-brikken ikke er lest av. Dette gjelder de tilfellene der EETS-brukeren beviselig har passert og har en gyldig avtale med EETS-utstederen.

Betalingsplikten gjelder ikke dersom EETS-utstederen i forkant har sendt en svarteliste til trafikantbetalingsinnkreveren hvor EETS-brukerens EETS-brikke gjøres ugyldig. Trafikantbetalingsinnkreveren og EETS-utstederen skal komme til enighet om antall oppføringer i svartelisten, formatet på den og hvor ofte den skal oppdateres.

§ 4-6 Krav til EETS-brikke

EETS-utsteder plikter å tilby en EETS-brikke som tilfredsstiller kravene i vedlegg III i Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter.

§ 4-7 Krav til grensesnitt

EETS-utsteder plikter å tilby standardiserte administrative grensesnitt i henhold til vedlegg II i Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter.

§ 4-8 Personvern

Når det inngås en avtale med en EETS-bruker, skal EETS-utstederen gi tilstrekkelig informasjon om hvordan personopplysningene blir behandlet, og hvilke rettigheter EETS-brukeren har i samsvar med relevant personvernlovgivning.

§ 4-9 Offentliggjøring av avtalevilkår

EETS-utsteders avtalevilkår mot EETS-bruker må være offentlig tilgjengelig.

§ 4-10 Informasjon om områdedekning

EETS-utsteder må informere EETS-bruker om sin geografiske dekning av EETS-områder og endringer i denne dekingen.

§ 4-11 Spesifisert faktura

I en faktura til en EETS-bruker skal EETS-utstederen skille tydelig mellom hva som er passeringsavgiften, og hva som er EETS-utstederens egne gebyrer.

EETS-utstederen må som et minimum spesifisere tidspunkt, sted og skyldig passeringsavgift. Dette kravet kan fravikes dersom EETS-brukeren ber om det.

§ 4-12 Rett til informasjon om manglende betaling

EETS-utstederen skal informere EETS-brukeren om manglende betalinger knyttet til EETS-brukerens konto. Hvis det er mulig, skal EETS-brukeren få mulighet til å rette opp i forholdet før straffereaksjoner iverksettes eller avtalen blir sagt opp.

§ 4-13 Håndheving

Trafikantbetalingsinnkreveren kan kreve at EETS-utsteder samarbeider om håndheving og inndrivelse av krav.

Kapitel 5. EETS-brukerens plikter

§ 5-1 Krav til riktig bruk

EETS-brukeren skal påse

- a) at alle bruker- og kjøretøydata som oppgis til EETS-utstederen, er korrekte
- b) at EETS-brikken fungerer og er i drift når kjøretøyet passerer et EETS-område, og
- c) at EETS-brikken brukes i samsvar med EETS-utstederens instruksjoner.

Kapitel 6. Administrative bestemmelser

§ 6-1 EETS-register

Vegdirektoratet skal føre et elektronisk register over EETS- områder og EETS-utstedere.

Vegdirektoratet skal sørge for at alle opplysninger i registeret er oppdaterte og nøyaktige. Registeret skal være offentlig tilgjengelig.

Ved utgangen av hvert kalenderår skal Vegdirektoratet på elektronisk vis sende registeret til ESA og medlemslandene.

Registeret skal inneholde opplysninger om:

- a) norske trafikantbetalingsinnkrevere som omfattes av denne forskrift
- b) innkrevningsteknologi
- c) innkrevingsdata
- d) trafikantbetalingsinnkrevernes områdeklæringer
- e) hvilke EETS-utstedere som har kontrakter med norske trafikantbetalingsinnkrevere
- f) registrerte norske EETS-utstedere
- g) konklusjon fra revisjon av norske EETS-utstedere

§ 6-2 Tvisteløsningsorgan

Samferdselsdepartementet skal utnevne et tvisteløsningsorgan som kan mekle mellom trafikantbetalingsinnkrevener og EETS-utstederen ved uenighet om hvordan en avtale skal utformes eller tolkes.

Tvisteløsningsorganet skal særlig ha fullmakt til å undersøke om kontraktsvilkårene innebærer en diskriminering av EETS-utstedere, og om vilkårene står i rimelig forhold til kostnader og risiko for partene i kontrakten.

Samferdselsdepartementet skal sikre at tvisteløsningsorganet i sin juridiske og organisatoriske struktur er uavhengig av de økonomiske interessene til trafikantbetalingsinnkrevener og EETS-utstederne.

Tvisteløsningsorganene i de ulike medlemslandene skal utveksle opplysninger om sitt arbeid, sine retningslinjer og sine metoder.

§ 6-3 Framgangsmåte for mekling

Tvisteløsningsorganet skal opplyse partene om det har mottatt alle dokumentene som er nødvendige for meklingen, innen en måned etter anmodningen om å gripe inn.

Tvisteløsningsorganet skal uttale seg om en tvist senest seks måneder etter anmodningen om å gripe inn.

Tvisteløsningsorganet kan be om relevante opplysninger fra trafikantbetalingsinnkrevener, EETS-utstederen og eventuelle tredjeparter som medvirker til den europeiske elektroniske trafikantbetalingstjenesten.

§ 6-4 Melding om bemyndiget organ

Vegdirektoratet skal melde til ESA og andre medlemsland hvilke norske bemyndigede organer som har fullmakt til å sertifisere EETS-utstedere i samsvar med kravene i vedlegg V i Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter.

Dersom et bemyndiget organ ikke lenger møter disse kravene, skal Vegdirektoratet trekke fullmakten tilbake. Vegdirektoratet skal melde om dette til ESA og medlemslandene.

§ 6-5 Forsøkssystem

For å sikre teknisk utvikling av den europeiske elektroniske trafikantbetalingstjenesten kan Vegdirektoratet gi midlertidig godkjenning til forsøkssystemer for innkreving av trafikantbetaling. Forsøkssystemet skal omfatte ny teknologi eller nye konsept som ikke er i samsvar med en eller flere av bestemmelsene i denne forskriften. Forsøkssystemet skal prøves ut på avgrensede deler av et trafikantbetalingsområde og parallelt med det systemet som samsvarer med den europeiske elektroniske trafikantbetalingstjenesten.

En slik godkjenning må gis på forhånd av ESA. Den første godkjenningsperioden skal ikke vare lenger enn tre år.

Det skal ikke kreves at en EETS-utsteder tar del i slike forsøkssystemer for trafikantbetaling.

§ 6-6 Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft straks.

10 VEDLEGG

Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter (nynorsk og engelsk).

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Fellesskapet

European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport (2011) Guide for the application of the directive on the interoperability of electronic road toll systems.