

# EU-regler for automatiske kørselsafgiftssystemer

16. november 2010

Af fuldmægtig Christine Jørnø Vestergaard, Transportministeriet

---

*Resumé: Af EU-reglerne i interoperabilitetsdirektivet fremgår de betingelser, der er nødvendige for at sikre interoperabilitet mellem automatiske kørselsafgiftssystemer i EU. Medlemsstaterne skal bl.a. oprette et forligsorgan til at mægle i tvister mellem infrastrukturoperatører og udbydere af EU-typegodkendt køretøjsudstyr til automatisk betaling af kørselsafgifter. Desuden skal medlemsstaterne føre register over infrastrukturoperatører/kørselsafgiftsoperatører og betalingsområder i den enkelte medlemsstat. Oplysningerne skal være tilgængelige på internettet og indberettes til Kommissionen. Endelig kan medlemsstaterne udpege et certificeringsinstitut til at godkende udbydere af køretøjsudstyr til automatisk betaling på vejområdet i EU. I Danmark er der automatisk betaling på Storebæltsforbindelsen, og Sund & Bælt Holding A/S har i forvejen erfaring med kompatibilitet over grænserne i Skandinavien gennem det skandinaviske samarbejde kaldet "EasyGo" om gensidig anerkendelse af BroBizz-betaling i automatiske kørselsafgiftssystemer i Skandinavien. Opgaven som forligsorgan mellem operatører af kørselsafgiftssystemer og udbydere af EU-typegodkendt køretøjsudstyr til automatisk betaling må pga. det begrænsede antal aktører på det danske marked anses for relativt beskedent. Tilsvarende er opgaven med at føre register over betalingsvejnet og udbydere af EU-typegodkendt udstyr, der er registreret i Danmark også begrænset. Det vurderes, at Vejdirektoratet med sit kendskab til tvister mellem vejbestyrelser og med sin erfaring i forhold til indgåelse af kontrakter vil være egnet til at varetage funktionen som forligsorgan, samt egnet til at varetage opgaven med at føre register over betalingsområder og udbydere af EU-typegodkendt køretøjsudstyr til automatisk betaling i Danmark.*

## 1. EU-direktivet om interoperabilitet

EU har gennem nogle år arbejdet med at harmonisere teknikken i EU-landenes kørselsafgiftssystemer, og Transportministeriet har under hele forløbet fulgt arbejdet tæt.

Formålet med EU-harmoniseringen er at sørge for, at de systemer, der anvendes til automatisk betalingsopkrævning på det europæiske vejnet kan "snakke sammen" (er kompatible) på tværs af landegrænser, så der sikres fri bevægelighed i det indre marked. Kommissionen har på den baggrund udarbejdet regler og retningslinjer for det tekniske og organisatoriske set-up ved automatisk betaling af kørselsafgifter i EU.

Rammerne for arbejdet er Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem automatiske kørselsafgiftssystemer på vejområdet i EU (Interoperabilitetsdirektivet), og reglerne i direktivet vedrører udelukkende den tekniske måde, betalingen opkræves på. Direktivet vedrører således ikke spørgsmålet om, hvorvidt det enkelte medlemsland skal indføre betalingsordninger. Det vedrører heller ikke, hvilke køretøjer, hvilke strækninger og hvilke takster, der skal anvendes eller forhold vedrørende provenu.

Direktivet finder anvendelse på alle former for automatisk opkrævning af kørselsafgifter på hele Fællesskabets vejnet, i byområder og mellem større byer, på motorveje, større og mindre veje samt på forskellige anlæg som fx tunneler, broer og færger.

Direktivet finder ikke anvendelse på kørselsafgiftssystemer, hvor der ikke er mulighed for automatisk opkrævning. Det finder endvidere ikke anvendelse på automatiske kørselsafgiftssystemer, der ikke kræver installation af særligt udstyr i køretøjer. Det finder heller ikke anvendelse på mindre rent lokale vejbetalingssystemer, hvor omkostningerne i forbindelse med opfyldelsen af dette direktivs krav ikke vil stå i et rimeligt forhold til fordelene.

## 2. Krav til anvendte teknologier

Interoperabilitetsdirektivets artikel 2 fastslår, at alle nye automatiske kørselsafgiftssystemer, der sættes i drift efter 1. januar 2007, skal bygge på en eller flere af følgende teknologier i forbindelse med den automatiske opkrævning af kørselsafgifterne:

- Satellitpositionering (GNSS - *Global Navigation Satellite Systems*)/Mobilkommunikation, der anvender standarden GSM – GPRS
- 5,8 GHz mikrobølgeteknologi (DSRC - *Dedicated Short Range Communication*)

Ved satellitpositionering anvendes det amerikanske GPS-system, som bl.a. kendes fra navigationsanlæg til biler mv. eller eventuelt det fremtidige europæiske Galileo-system, som Kommissionen arbejder på at få etableret. Galileo omfatter flere satellitter end GPS og vil derfor kunne give en lidt bedre præcision end GPS. GPS er dog nu ved at blive opgraderet, hvilket forventes at forbedre kvaliteten.

Den anførte 5,8 GHz mikrobølgeteknologi er den teknologi, der anvendes i BroBizz-systemet på de faste forbindelse ved Storebælt og Øresund.

I Danmark gælder EU-reglerne på det nuværende betalingsanlæg på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. De gælder endvidere for et kommende dansk kørselsafgiftssystem for lastbiler og for betalingsanlægget på den kommende Femern Bælt forbindelse, som ifølge den dansk-tyske traktat skal ligge på den danske side.

## 3. Krav til tekniske specifikationer og kontraktuelle regler

Af interoperabilitetsdirektivets artikel 3 fremgår det, at der skal defineres et aftalemæssigt standardregelsæt, der giver samtlige kørselsafgiftsoperatører og betalingsformidlere, der udbyder køretøjsudstyr til automatisk betaling som fx BroBizzer, GNSS-bokse mv., mulighed for at levere én enkelt abonnementsaftale med trafikanterne på tværs af landenes betalingsområder.

Arbejdet med at fastlægge definitionen på de europæiske standarder og regler (EETS) har siden 2004 foregået i Kommissionens kørselsafgiftskomité, som er nedsat i henhold til artikel 5 i interoperabilitetsdirektivet, og som består af repræsentanter fra medlemslandene. Danmark er repræsenteret dels af Vejdirektoratet og Transportministeriets departement i selve komitéen, dels af Sund & Bælt Holding A/S, som deltager i en ekspertgruppe.

På grund af selskabets store erfaring med håndtering af automatiske betalingsanlæg i internationale transportkorridorer har Sund & Bælt Holding A/S under hele forløbet spillet en meget aktiv rolle. Der er således i EU-reglerne taget højde for de resultater, som Sund & Bælt Holding A/S har opnået i det skandinaviske ”EasyGo”-samarbejde, som er det skandinaviske svar på et fælles automatisk kørselsafgiftssystem, der sørger for kompatibilitet for BroBizzen i hele Skandinavien. EasyGo-samarbejdet er første skridt i retning af gennemførelsen af EU-reglerne i et større sammenhængende område.

EasyGo samarbejdet er et samarbejde mellem de skandinaviske infrastrukturselskaber, der har automatiske betalingssystemer. I samarbejdsaftalen er defineret de tekniske, organisatoriske og administrative krav og principper, der skal opfyldes for at opnå teknisk kompatibilitet mellem betalingsanlæg i Norge, Sverige og Danmark på broer, tunneller, færger, veje osv. I denne samarbejdsaftale indgår Sund & Bælt Holding A/S, Øresundsbro Konsortiet, Scandlines A/S m.fl.

I Kommissionsbeslutning (2009/750/EF) af 8. oktober 2009 defineres de tekniske og organisatoriske retningslinjer og regler for automatisk betalingsopkrævning af kørselsafgifter i EU (EETS - European Electronic Toll Service). Reglerne for EU-interoperabilitet indebærer følgende:

- Trafikanter skal kunne køre igennem alle automatiske kørselsafgiftssystemer i alle EU-lande med ét EU-typegodkendt køretøjsudstyr, der kan registrere, behandle og udveksle data både fra satellitbaseret- og mikrobølgebaseret betalingsopkrævning.
- Trafikanter skal samtidigt have mulighed for at nøjes med at tegne én abonnementsaftale med én udbyder af EU-typegodkendt køretøjsudstyr til automatisk betaling som fx BroBizzer, GNSS-bokse mv. på tværs af landenes betalingsområder.
- Operatører af automatiske kørselsafgiftssystemer, der enten benytter satellit- eller mikrobølgekommunikation er forpligtet til at kunne kommunikere med EU-typegodkendt køretøjsudstyr, og har samtidigt mulighed for at specificere nationale krav til takststruktur og køretøjsklassificeringsparametre.

Generelt kan det siges, at EU-reglerne sørger for bedre mobilitet over grænser, og en mere rationel anvendelse af kapaciteten på vejene, når trafikken flyder smidigt igennem automatiserede betalingsanlæg på en intelligent måde. Således kan fx betalingsanlægget på Storebælt klare op mod 800 bilister pr. vognbane i timen ved automatisk registrering og betaling med en BroBizz mod kun 250 bilister pr. vognbane i timen ved kortbetaling.

#### 4. Krav til medlemsstaterne

Interoperabilitetsdirektivet stiller en række krav til medlemslandene, som Transportministeriets departement i samarbejde med Vejdirektoratet har arbejdet med at gennemføre i den danske lovgivning. Desuden er der undervejs indhøstet erfaringer fra Sund & Bælt Holding A/S.

Der skal bl.a. oprettes et uafhængigt forligsorgan til at tage sig af uoverensstemmelser mellem infrastrukturoperatører og udbydere af EU-typegodkendt køretøjsudstyr til automatisk betaling. Uoverensstemmelserne kan være af forskellig karakter fx betalingsbetingelser, kvalitet, teknik mm.

Dette sikrer indirekte også trafikanter, der fx køber en Brobizz eller GNSS-boks i et andet kørselsafgiftsselskab, at systemerne ”kan tale sammen”, og at det ikke kræver flere forskellige betalingsbokse i forrudden at køre på de internationale veje. Forligsorganet skal:

- fungere som et hurtigere alternativ til de traditionelle prøvelsesmuligheder i det pågældende medlemsland og afgive udtalelse om en tvist.
- have beføjelse til at anmode om relevante oplysninger hos infrastrukturoperatører og udbydere af EU-kompatibelt køretøjsudstyr i Danmark.
- være uafhængigt i sin organisation og juridiske struktur i forhold til interesser hos infrastrukturoperatørerne og udbydere af EU-kompatibelt køretøjsudstyr til automatisk betalingsopkrævning.

Endvidere skal alle medlemsstater føre et nationalt elektronisk register over oplysning om infrastrukturoperatører, kørselsafgiftssystemer, de teknologier, der anvendes til opkrævning af kørselsafgifter, opkrævningsprincipper og hvilke køretøjer, der er omfattet mv., samt udbydere af EU-typegodkendt betalingsudstyr, der er registreret i medlemsstaten.

Endelig skal medlemsstaterne underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater, hvis de bemynder et organ til at udføre eller overvåge om certificering af interoperabilitetskomponenterne for vejsideudstyr og for køretøjsudstyr til automatisk betaling i EU vurderes at være i overensstemmelse med EU-specifikationerne.

## 5. Forholdene i Danmark

Opgaven som forligsorgan mellem operatører af kørselsafgiftssystemer og udbydere af EU-typegodkendt køretøjsudstyr til automatisk betaling må i et lille land som Danmark anses for relativt beskedent, idet der er et begrænset antal aktører på det danske marked. Tilsvarende er opgaven med at føre register over betalingsvejnet og udbydere af EU-typegodkendt udstyr, der er registreret i Danmark også begrænset. Desuden anses der på nuværende tidspunkt ikke at være behov for, at oprette et dansk certificeringsinstitut for kørselsafgiftssystemer, idet det vurderes fornuftigt at se tiden an og lade markedet afgøre om der på et senere tidspunkt skulle opstå et sådan behov.

Kommissionen har udarbejdet en vejledning om den praktiske gennemførelse af interoperabilitetsdirektivet i EU. Af denne fremgår det, at et medlemslands administration kan varetage opgaven som forligsorgan uanset, at medlemsstaten enten direkte eller ved delegation opererer som infrastrukturoperatør.

Det betyder, at der for så vidt ikke vil være noget problem i, at et organ under Transportministeriet varetager rollen som forligsorgan, også når betalingsanlægget på de faste forbindelser varetages af Sund & Bælt Holding A/S, som er et selskab under Transportministeriet.

Der er indtil videre kun ét betalingsanlæg i Danmark, nemlig på Storebæltsforbindelsen. Ifølge tidsplanen for indførelse af kørselsafgifter for lastbiler vil der senest i 2012 skulle indføres endnu et betalingssystem på det overordnede vejnet. Der vil være mulighed for teknisk kompatibilitet med de faste forbindelser uanset, hvilken teknisk løsning, der vælges til et fremtidigt kørselsafgiftssystem. Foreløbig er det dog kun Sund & Bælt Holding A/S som er infrastrukturoperatør for et kørselsafgiftssystem i Danmark. Det må ligeledes forventes, at der kun vil være få udstedere af EU-typegodkendt køretøjsudstyr til automatisk betaling med basis i Danmark.

Vejdirektoratet har gennem repræsentation i Kommissionens kørselsafgiftskomiteé, der er oprettet i medfør af interoperabilitetsdirektivet, kendskab til interoperabilitetsdirektivet og EETS-reglerne for automatiske kørselsafgiftssystemer.

Det vurderes, at Vejdirektoratet med sit kendskab til tvister mellem vejbestyrelser og med sin erfaring i forhold til indgåelse af kontrakter vil være egnet til at varetage funktionen som forligsorgan. Samtidigt vurderes det derfor, at Vejdirektoratet som myndighed med kendskab til EETS-reglerne, og som medlem af Europa-Kommissionens kørselsafgiftsudvalg, vil være egnet til at varetage opgaven med at føre register over EETS-betalingsområder og EETS-udbydere i Danmark. Oplysninger om det danske EU-register kan findes på: [www.vd.dk/EETS](http://www.vd.dk/EETS) Samlet set vurderes det relevant at samle alle opgaver ét sted, og Vejdirektoratet anses for at være et naturligt sted at samle opgaverne i forbindelse med udmøntning af EETS-reglerne under interoperabilitetsdirektivet.

## 6. Krav til regnskabsmæssig adskillelse

Det er et krav i henhold til EU-reglerne, at kørselsafgiftsoperatøren skal være regnskabsmæssigt adskilt fra betalingsopkrævere med EU-typegodkendt køretøjsudstyr. Der skal således træffes foranstaltninger således, at der ikke foretages krydssubsidiering imellem de to enheder bl.a. for at undgå diskrimination og favorisering af kundegrupper.

I Danmark lever vi op til EU-reglerne om regnskabsmæssig adskillelse, idet der er etableret et særskilt selskab Bro Bizz A/S, der er regnskabsmæssigt adskilt fra Sund & Bælt Holding A/S.

### 7. Tillægstjenester (VAS – Value Added Services)

Af EU-retningslinjerne fremgår det, at køretøjsudstyret bør være forberedt til gradvis indførelse af andre, fremtidige positionsbaserede tjenester. Det drejer sig bl.a. om nye supplerende ITS-tjenester med angivelse af køretøjets position fx til brug for dynamisk rutevejledning, trafikikkerhed og rejseinformationer mv. Med EU's ITS-rammedirektiv om koordineret anvendelse af ITS på vejområdet, der trådte i kraft den 26. august 2010 er der foretaget forberedende skridt til sådanne ITS-tjenester.

Der er forskel på, hvilke ITS-tjenester, der kan tilbydes afhængig af, om kørselsafgiftssystemet bygger på satellitpositionering eller kortbølgeteknologi, samt i forhold til den ønskede grad af anonymitet.

### 8. Forudsat tidsplan

Ifølge interoperabilitetsdirektivets artikel 3, stk. 4 er tidsplanen for implementeringen, at EU-reglerne for interoperabilitet skal gælde i alle automatiske kørselsafgiftssystemer for lastbiler og busser fra oktober 2012 samt for alle personbiler fra oktober 2014.

Ved lov nr. 320 af 30. april 2008 er gennemført en ændring af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje, hvorefter transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler til opfyldelse af internationale konventioner og EU-regler på vejområdet. Bemyndigelsen er bl.a. anvendt til at implementere interoperabilitetsdirektivet i dansk ret jf. bekendtgørelse nr. 725 af 3. juli 2008 om interoperabilitet mellem automatiske kørselsafgiftssystemer i Fællesskabet, samt ændringsbekendtgørelse nr. 1216 af 29. oktober 2010, der implementerer EETS-reglerne.

**Tabel 1:** Tidsplan for interoperabilitetsdirektivets EETS-regler

Tidsplan	Milepæle
Oktober 2010	Medlemsstaterne skal udpege et forligsorgan til mægling i tvister mellem infrastrukturoperatører og udbydere af EU-typegodkendt betalingsudstyr.
Oktober 2010	Medlemsstaterne/infrastrukturoperatørerne skal offentliggøre takstpolitikken på de automatiske betalingsanlæg i et EU-register.
April 2011	Midtvejsevaluering.
Oktober 2012	EU-interoperabilitet skal være til rådighed for lastbiler (>3,5 t) og busser.
Oktober 2014	EU-interoperabilitet skal være til rådighed for personbiler

### 9. Afslutning

Regeringen besluttede i maj 2010 at indføre grønne kørselsafgifter for lastbiler på det overordnede vejnet. Kørselsafgiftssystemet skal være baseret på udenlandske erfaringer, kendt og efterprøvet teknologi, så de teknologiske risici begrænses.

EU-reglerne om interoperabilitet vil medføre, at lastbilerne på sigt kan nøjes med at tegne ét abonnement og få udleveret ét typegodkendt køretøjsudstyr, der giver adgang til at betale kørselsafgifter automatisk på alle de veje i EU, hvor kørselsafgiftsoperatørerne har implementeret EU-reglerne om interoperabilitet. En højere andel af automatisk betaling vil medføre en højere kapacitet, og dermed reducere risikoen for kødannelse i forbindelse med betalingsopkrævning selv med stigende trafik.