



# Innst. 240 S

(2012–2013)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 39 S (2012–2013)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer**

Til Stortinget

#### **Sammendrag**

EØS-komiteen besluttet 7. juli 2006 å innlemme europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet av 29. april 2004 i vedlegg XIII (transport) til EØS-avtalen, heretter kalt EFC-direktivet (Electronic Fee Collection). EFC-direktivet regulerer samvirke mellom elektroniske betalingssystemer i Fellesskapet og fastsetter rammevilkår for at europeiske elektroniske betalingssystemer på veg skal kunne kommunisere med hverandre (interoperabilitet).

Innlemming av EFC-direktivet i EØS-avtalen vil innebære en videreføring av prinsipp som allerede gjelder for bompengeinnkreving i Norge. Norge er et foregangsland når det gjelder samordnet elektronisk betalingstjeneste på veg gjennom AutoPASS Samordnet Betaling (ASB), da opp mot 90 pst. av alle bompenger i Norge allerede kreves inn med AutoPASS. ASB er blitt godt mottatt av et flertall av trafikantene.

EFC-direktivet legger til grunn at krav til EETS skal være gjeldende i medlemsstatene 3 år etter at kommisjonsbeslutning 2009/750/EF trer i kraft. Da beslutningen ble vedtatt 6. oktober 2009, skal kravene i prinsippet være gjeldende fra 6. oktober 2012.

Kommisjonsbeslutning 2009/750/EF vurderes fra norsk side å være EØS-relevant og akseptabel. Endelig klarering av innlemmelse i EØS-avtalen har imidlertid avvventet Stortingets behandling av proposisjonen.

#### **Generelt om direktivet**

Direktivet legger opp til at trafikanter kun skal måtte gå til anskaffelse av én betalingsbrikke ved kjøring i Europa – én europeisk elektronisk betalingstjeneste – heretter kalt EETS (European Electronic Toll Service). EETS skal utelukkende gjøres gjeldende for selve betalingen og skal ikke påvirke nasjonal avgiftspolitik, avgiftsnivå eller bruk av inntekter.

EETS skal med enkelte unntak gjelde for alle former for automatisk betalingsinnkreving på alle deler av vegnettet: byområder, mellom større byer, på motorveger, større og mindre veger samt på ulike typer anlegg, som for eksempel tunneler, bruer eller ferjer. Det skal kunne gis unntak for rent lokale system, der kostnadene ikke står i forhold til nytten. Målet i direktivet er at minst 50 pst. av brukerne ved hver betalingsstasjon skal betale elektronisk.

EETS skal tilbys på en ensartet måte uavhengig av registreringssted for kjøretøyet, nasjonal tilhørighet for brukeren, tilhørighet for operatør (selskapet som krever inn betaling for bruk av vegen gjennom drift av betalingsstasjon), tilhørighet for utsteder (selskapet som inngår kontrakt med brukeren, distribuerer brikke og formidler betalinger mellom bruker og operatør), samt hvor på vegnettet innkrevingen skal skje.

#### **Forholdet til norsk rett**

Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning er nødvendig fordi direktivet

vurderes å være en sak av særlig viktighet, jf. Grunnloven § 26.

Innlemning av EFC-direktivet i EØS-avtalen krever ikke lovendring. Det kreves ingen endring i den norske personopplysningsloven som bygger på personverndirektivet og vil gjelde for all behandling av personopplysninger som ledd i EETS. Gjennomføring av EFC-direktivet i norsk rett vil skje ved forskrift med hjemmel i vegloven av 21. juni 1963, § 62, jf. § 27.

Behandling av personopplysninger ved bruk av EETS skal skje i henhold til Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EØF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i samband med behandling av personopplysninger og fri utveksling av slike opplysninger (personverndirektivet) og i tråd med Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EØS av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og vern av privatlivets fred i den elektroniske kommunikasjonssektor (direktivet om personvern og elektronisk kommunikasjon).

Det understrekes at kundene står fritt til å velge å bruke EETS. For de som knytter seg til EETS, må personvern hensyn ivaretas.

Samferdselsdepartementet er i gang med å gjennomgå rutiner for bl.a. registrering, lagring, utlevering og sletting av data i AutoPASS-anlegg. Arbeidet skjer i samarbeid med berørte departementer, Statens vegvesen og Datatilsynet. Herunder vurderes muligheten for å utvikle løsninger som gir reelle alternativer for anonym ferdsel. Brukere som velger ikke å knytte seg til EETS, vil kunne velge nasjonale løsninger som tilbys.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at hensynet til personverninteresser må stå sentralt ved implementeringen av EFC-direktivet i Norge.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Samferdselsdepartementet understreker at det foreligger usikkerhet om de økonomiske og administrative konsekvenser som innføringen av EFC-direktivet vil medføre. Det gjenstår fremdeles konkretisering knyttet til sentrale problemstillinger, og EETS-tjenesten er ennå ikke i operativ virksomhet. I første rekke vurderes det imidlertid å være snakk om utfordringer knyttet til organisatoriske forhold ved bompengefinansiering/køprising og forhold knyttet til personvern hensyn.

EETS kan etableres med basis i den infrastrukturen som er etablert med AutoPASS. Det er omkring 1,6 millioner AutoPASS-brikker i bruk i Norge i dag.

Den norske bompengordningen er samordnet i Norge gjennom AutoPASS Samordnet Betaling (ASB) og i Skandinavia (Norge, Sverige og Danmark) gjennom EasyGO. Dette er i prinsippet regionale modeller av EETS. Statens vegvesen arbeider

med utvidelse av EasyGO-samarbeidet til å inkludere Østerrike. Denne tjenesten vil hete EasyGO+, og vil gjelde for tunge kjøretøy (f.o.m. 3501 kg). Kostnaden ved EasyGO+ er anslått til en engangsutgift på maksimalt 25 mill. kroner. Kostnaden for innføring av EETS er anslått å ha en øvre ramme på om lag 25 mill. kroner.

Kostnader som følge av implementering av EFC-direktivet i EØS-avtalen skal ikke medføre behov for økte statlige bevilgninger. Det er etablert praksis i Norge at kostnader ved etablering av system i bompengeanlegg reflekteres gjennom bompengetaksten. Dette plasserer kostnaden hos brukerne. Kostnader som vil komme som følge av EFC-direktivet, vil ut fra et slikt prinsipp være kostnader bompengeselskapene selv må bære. Det antas for øvrig at en betydelig del av kostnadene vil kunne dekkes inn ved at stadig flere utenlandske kjøretøy vil betale via sin avtale med sin utsteder.

Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet vil fortsette å arbeide for norske interesser i den videre prosessen med konkretisering av sentrale forhold knyttet til EFC-direktivet og EETS.

### **Komiteens merknader**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiters, Gorm Kjærli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske systemer. Komiteen viser også til svar fra samferdselsministeren, datert 1. februar 2013 og 28. februar 2013, på spørsmål fra komiteen i saken. Svarene følger som vedlegg til innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at direktivet legger opp til at trafikanter skal kunne reise på tvers av landegrensene i Europa med bare én betalingsbrikke i bilen. Flertallet understreker at Europeisk elektronisk betalingstjeneste (EETS) utelukkende skal gjelde selve betalingen, og ikke påvirke nasjonal avgiftspolitik, og ikke påvirke nasjonal avgiftspolitik,

avgiftsnivå eller bruk av inntekter. Samtidig vil flertallet understreke at den enkelte selv står fritt til å velge om han/hun vil bruke EETS.

Flertallet er positiv til at regjeringen nå innfører mer konkurranse innenfor utstederrollen, ved at direktivet nå innfører at denne rollen skilles fra bompengerelevansrollen, som til nå har vært integrert i samme virksomhet for selskapene. Dette direktivet, og EUs arbeid med ITS og RETS vil også føre til at selve utstederrollen konkurranseutsettes, og vil endre praksisen fra slik den har vært til nå.

Flertallet understreker at et oppgradert og moderne innkrevningssystem vil kunne være enklere å operere, og vil kunne legge til rette for bedre sikkerhetsstandarder, smartere og grønnere trafikkstyring. Alle disse elementene er viktige bidragsyttere for at veitransport skal kunne bidra på en best mulig måte til økonomisk vekst på en minst mulig miljøbelastende måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet mener at staten skal finansiere bygging, vedlikehold og drift av riks- og fylkesveier. Av samme grunn er Fremskrittspartiet motstander av bompengefinansiering og bomringer der veibygging, andre samferdselstiltak og miljøtiltak finansieres av bilbrukerne. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet ønsker å erstatte dagens økende bompengefinansiering med statlig finansiering og avvikle eksisterende bompengeselskap gjennom statlig overtagelse av bompengeselskapenes gjeld. Disse medlemmer ser derfor ikke at Norge har et påtrengende behov for å implementere dette direktivet i EØS-avtalen.

Disse medlemmer har merket seg fra statsrådets svar på spørsmål nr. 1 at hele 24 medlemsland ikke har innført direktivet. Disse medlemmer finner det underlig at regjeringen også i denne saken legger til grunn at det haster for Norge å innføre et EU-direktiv når så mange av EUs egne medlemsland åpenbart ikke har hastverk med direktivet denne saken gjelder.

### **Kostnadsdekning – infrastruktur**

Komiteen viser til at EETS skal kunne etableres med basis i den infrastrukturen som er etablert med AutoPASS, men at det foreligger usikkerhet om de økonomiske og administrative konsekvensene.

Komiteen registrerer at kostnadene skal dekkes av bompengeselskapene, med andre ord trafikantene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det er etablert praksis i Norge at kostnader ved etablering av system i bompengeanlegg reflekteres gjennom bompengetaksten. Det må også antas at en betydelig del av kostnadene her vil dekkes inn ved at stadig flere utenlandske kjøretøy vil betale via avtale med sin utsteder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er betenkt til at et system som pålegges av statlige myndigheter skal dekkes av trafikantene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at innlemmelse av direktivet i EØS-avtalen ikke medfører ekstra kostnader som skal betales av bilistene gjennom bompengerelevans.

### **Om data i AutoPASS-anlegg m.m.**

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet er i gang med å gjennomgå rutiner for bl.a. registrering, lagring, utlevering og sletting av data i AutoPASS-anlegg, og at arbeidet skjer i samarbeid med berørte departementer, Statens vegvesen og Datatilsynet. Komiteen ser også frem imot resultatene fra arbeidet for å utvikle alternativer for anonym ferdsel.

### **Merknader fra utenriks- og forsvarskomiteen**

Utenriks- og forsvarskomiteen gir følgende uttalelse i brev datert 11. mars 2013:

«Utenriks- og forsvarskomiteen viser til transport- og kommunikasjonskomiteens utkast til innstilling datert 6. mars 2013 og til de respektive partiers merknader vedrørende Prop. 39 S (2012–2013) – godkjenning av EØS-komiteens beslutning om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer.

Utenriks- og forsvarskomiteens medlemmer slutter seg til transport- og kommunikasjonskomiteens utkast til innstilling til Prop. 39 S (2012–2013) og har ingen ytterligere merknader.»

**Komiteens tilråding**

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. mars 2013

**Knut Arild Hareide**

leder

**Øyvind Halleraker**

ordfører

**Vedlegg 1****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 1. februar 2013****Prop.39 S (2012-2013) Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer - Spørsmål nr. 1**

Jeg viser til brev av 17. januar 2013 vedrørende ovennevnte.

**Spørsmål nr 1**

Det skal være en prosess i saken (saksområdet) i EU-systemet, bl.a. i forbindelse med et ITS-direktiv og en behandling i EETS-komiteen og i en gruppe av myndigheter fra EU-land og operatører (bompengeselskap). Det skal videre være i gang et mindre ambisiøst opplegg av regionalt karakter (RETS) for skrittvis framdrift. Et neste møte i EETS-komiteen er antydnet i februar d.å. Det vises ellers til at få land skal ha implementert direktivet da det er kontroversielt.

- Har departementet noen merknader/vurderinger til ovennevnte, og vil det være tidskritisk om endelig behandling av saken avventes til eventuelle avklaringer i det antyda møtet i EETS-komiteen?
- Har departementet oversikt over hvilke land som allerede har implementert direktivet, og da særlig om noen av landene som er med i EasyGo-samarbeidet (inkl. Østerrike) har gjort det?

**Svar:**

ITS Direktivet, Direktiv 2010/40/EU om "Rammeverk for innføring av Intelligente Transportsystemer (ITS) innenfor vegtransport og grenseflatene mot andre transportformer", ble vedtatt sommeren 2010 for å støtte gjennomføring av handlingsplanen for ITS i Europa. Direktivet gir EU-kommisjonen (KOM) fullmakt til å vedta bindende spesifikasjoner for sammenhengende ITS-tjenester i Europa.

I direktivet er det definert seks prioriterte tiltak:

1. Innføring av reiseinformasjonstjenester for ulike transportsystemer
2. Innføring av sanntids trafikkinformasjonstjenester
3. Vederlagsfri fremskaffelse av almen sikkerhetsrelevant informasjon
4. Harmonisert innføring av samvirkende *eCall-tjenester*

5. Innføring av informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer
6. Innføring av bestillingstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer

Regler for *ecall* (pkt 4) ble vedtatt høsten 2012, i form av en egen rettsakt, som er under vurdering for innlemmelse i EØS-avtalen.

Regler for pkt 3), pkt 5) og pkt 6) vil trolig bli fastsatt i løpet av 1. kvartal 2013.

ITS-direktivet er vurdert som EØS-relevant og akseptabelt, og ble tatt inn i EØS-avtalen høsten 2011. Det er så langt ikke implementert i norsk lovverk. Norge deltar i komitéarbeidet på området og i diverse EU-arbeidsgrupper. Norge har også sendt eksperter til de fleste ekspertmøter.

Når det gjelder ITS-direktivet (2010/40/EU) er det Samferdselsdepartementets vurdering at dette i utgangspunktet kan betraktes som en isolert prosess uten direkte innvirkning på EETS (European Electronic Toll Service). Dette fordi prosessen for de to direktivene er på helt ulike stadier. Der EFC-direktivet (2004/52/EF) ble vedtatt i 2004, og spesifikke krav til EETS ble formulert i definisjonsbeslutningen i 2009 (2009/750/EF), er fortsatt ITS-direktivet på et tidlig stadium. Riktignok inneholder ITS-direktivet en referanse om at direktivet skal være samstemt med bl.a. EFC-direktivet. Men utviklingen av EETS vil foregå i EETS-relaterte fora, altså isolert fra det som foregår innen ITS.

EFC-komiteens rolle er å ha en koordinerende rolle i EETS, med et fokus på fremdrift i prosessen. Samferdselsdepartementets inntrykk er at KOM ikke ønsker ytterligere regulering i form av direktiver, men heller stimulerende tiltak som for eksempel bruk av TEN-T finansiering til interoperabilitetsprosjekter, samt bruk av sanksjoner mot land som ikke følger kravene i direktivet og definisjonsbeslutningen.

I spørsmålet vises det til at det er antydnet at et nytt møte i EFC-komiteen vil finne sted i februar. Samferdselsdepartementet er ikke kjent med et slikt møte i februar, og har ikke mottatt informasjon om når neste møte i komiteen vil finne sted. Det vil neppe fremkomme vesentlige endringer i direktivets innhold/krav som følge av arbeidet i EFC-komiteen. Det vil trolig ta en god stund før man kan fastslå om KOMs strategi er vellykket eller ikke, det vil si om EETS-tjenesten blir operativ og i hvilket omfang.

Etter det Samferdselsdepartementet er gjort kjent med, har 24 medlemsland mottatt et såkalt «letter of

formal notice» fra KOM vedrørende manglende gjennomføring av direktivet. For land som ikke gir et tilfredsstillende svar på brevet, har KOM varslet rettslige skritt, såkalt «infringement procedures».

Vedrørende hvorvidt det i denne sammenheng er tidskritisk at Norge vedtar og gjennomfører direktivet, vil jeg vise til at Norge har en forpliktelse etter EØS-avtalens art 103.2 til å sørge for at de konstitusjonelle forbehold ved en EØS-komitebeslutning er oppfylt innen seks måneder. Siden EFC-direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen, med kostusjonelt forbehold, i juli 2006 er denne fristen nå langt oversittet. Den senere tid har EU-siden i EØS-komiteen vist økt interesse for de tilfeller der seksmånedersfristen blir oversittet. De viser til at i slike tilfeller kan det være aktuelt å sette deler av avtalen ut av kraft (suspensjonsprosedyren).

Sverige implementerte EFC-direktivet gjennom lov om elektroniske vegavgiftssystem i 2007. De skal nå vedta endringer som følge av definisjonsbeslutningen samt nødvendige forskrift. De har informert om at forskriften er planlagt å gjelde fra 1. juli 2013.

Danmark har implementert direktivet gjennom en bekjentgjørelse med vedlegg til den danske vegloven. Den kom først i 2008 og innlemmer EFC-direktivet i dansk rett, med en endring av 2010 som også innlemmer definisjonsbeslutningen.

Østerrike har implementert direktivet gjennom *Bundesstraßen-Mautgesetz* (føderal lov om bomveger). Definisjonsbeslutningen implementeres gjennom endring av denne loven. Utkast til lovendring er

allerede utarbeidet, og forventes å bli vedtatt i parlamentet 2. kvartal 2013.

Samferdselsdepartementet er ellers kjent med at Frankrike har implementert direktivet. Vi er også kjent med at flere andre land for tiden arbeider med innføring/revisjon av lover/forskrifter som skal innlemme EFC-direktivet.

Slik Samferdselsdepartementet oppfatter situasjonen, er ikke direktivets intensjon spesielt kontroversiell blant medlemsstatene. Den manglende implementeringen kan skyldes uklarheter og mangel på sterke føringer i direktivet, samt den generelle kompleksiteten i prosjektet.

Gruppen av medlemsland/bompengeselskap som det henvises til er Stockholm group, hvor også Norge deltar. Denne gruppen står formelt sett utenfor EU-systemet, men fungerer som en pådriverorganisasjon for EETS og en informasjonsplattform for medlemmene. Gruppen er ad-hoc uten eget budsjett eller tilholdssted, og har heller ingen formell makt.

Kommisjonen har lovet TEN-T støtte til regionale prosjekter, som en del av en skrittvis tilnærming til EETS, også kalt REETS (Regional EETS). Samferdselsdepartementet antar at støtten vil gå til store sentrale transportkorridorer. Departementet er kjent med at flere store europeiske land (bl.a. Tyskland, Frankrike, Italia, Polen) forbereder en felles søknad til dette prosjektet. For Norge ville dette uansett ikke vært aktuelt å søke på, da vi ikke deltar i finansieringsordningen for TEN-T.

## Vedlegg 2

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 28. februar 2013**

**Prop.39 S (2012-2013) Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 av 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer - Spørsmål nr 2**

Jeg viser til deres brev av 21. februar 2013 vedrørende ovennevnte.

#### **Spørsmål nr. 2**

Standardisering og nedbygging av handelsbarrierer er positivt, men implementering av direktiv 2004/52/EC kan både få personvernmessige konsekvenser og øke prisene i norske bompengeanlegg.

- Hvilke muligheter har Norge til å utsette implementeringen av direktiv 2004/52/EC og redusere konsekvensene av direktivet for folk som ferdes langs norske veier?

#### **Svar**

Hvorvidt det er tidskritisk at Norge vedtar og gjennomfører direktivet, vil jeg vise til mitt svar ved brev av 1. februar 2013 på spørsmål nr. 1 i samband med komitéens behandling av denne saken. Norge har en forpliktelse etter EØS-avtalens art 103.2 til å sørge for at de konstitusjonelle forbehold ved en EØS-komitebeslutning er oppfylt innen seks måneder. Siden direktiv 2004/52/EC (EFC-direktivet) ble innlemmet i EØS-avtalen i juli 2006, med konstitusjonelt forbehold, er denne fristen nå langt oversittet.

Den senere tid har EU-siden i EØS-komiteen vist økt interesse for de tilfeller der seksmånedersfristen blir oversittet. De viser til at i slike tilfeller kan det være aktuelt å sette deler av avtalen ut av kraft (suspensjonsprosedyren).

Norge vil gjennom å implementere EFC-direktivet forplikte seg til å godta EETS-utstedere, som kan tilby EETS-brikker som betalingsmiddel i norske bomstasjoner. Det understrekes at EETS-tjenesten (European Electronic Toll Service), som direktivet forsøker å etablere, er en tjeneste som skal fungere parallelt med nasjonale systemer. Alle som ønsker det, vil med andre ord kunne fortsette å bruke AutoPASS på samme måte som før, med de kravene som allerede gjelder i dag.

En EETS-utsteder vil tilby EETS-brikker med større funksjonalitet enn norske AutoPASS-brikker, i det at brikken skal kunne brukes som betalingsmiddel i alle land. EETS-utstederen må være en kommersiell aktør og kan ikke være et bompengeselskap. En EETS-brikke skal kunne fungere i bompengesystemer basert på både satellitt- og mikrobølgeteknologi. Det norske AutoPASS-systemet er basert på sistnevnte. Siden ingen land benytter satellitteknologi for innkreving fra lette kjøretøy, og brikkene trolig vil koste rundt 1000-1500 kroner, vil tjenesten kun være relevant for en liten del av norske brukere. EETS-tjenesten vil primært være rettet mot tunge kjøretøy som kjører internasjonalt, for å legge til rette for at disse slipper å ha én brikke og én avtale for hvert land de kjører i.

### **Personvern**

SD anser ikke at EFC-direktivet og EETS-tjenesten innebærer endret personverns- praksis. Grunner til dette er:

- Brukeren må selv ta et aktivt valg om bruk av EETS-tjenesten. Parallelle nasjonale systemer vil forbli uforandret.
- Landene som inngår i EETS, og EETS-tjenesten som sådan, er underlagt kravene i EUs personverndirektiver 95/46/EF og 2002/58/EF<sup>1</sup>.
- Brukerne vil primært være næringstransport, ikke personbiler.

- Datamengden om kjøretøyets bevegelser økes ikke. EETS innebærer i praksis bare å redusere antall kommunikasjonsenheter (brikker) i kjøretøyet fra mange til én.

I prinsippet vil for øvrig ikke EETS-tjenesten være ulik interoperabilitet innen f.eks betalingskort eller mobiltelefoni.

### **Økonomi**

Det er uklart hva som vil være kostnadene ved å ta inn direktivet, siden man ikke vet hvor mange EETS-utstedere som vil være interessert i å tilby betalingsformidling i Norge, når disse utstederne vil melde seg, og hva det vil koste. Per i dag finnes ingen godkjente EETS-utstedere i Europa. Det er et forhandlings spørsmål mellom bompengeselskaper/Statens vegvesen og EETS-utstederen hvordan kostnader knyttet til testing av EETS-brikker, grensesnitt mot norsk sentralsystem, mm skal dekkes.

Faste og variable kostnader knyttet til å ta inn EETS vil avløse andre metoder for innkreving fra utenlandske trafikanter. Hadde EETS-tjenesten vært operativ i dag, ville den vært en forholdsvis effektiv innkrevingsmetode for utenlandske trafikanter. Så lenge EETS-tjenesten ikke er operativ, vil det heller ikke være store kostnader knyttet til EETS.

For øvrig kan EETS-utstederen pålegge egne kunder å betale for selve brikken, samt godtgjørelse basert på transaksjoner. Dette vil være en kommersiell avtale mellom bruker og EETS-utsteder, og brukeren kan selv velge om EETS-tjenesten (dvs. muligheten til enkel betaling i mange land) er verdt å betale for. Dette vil ikke påvirke prisen i norske bomstasjoner, eller brukere av AutoPASS-brikken.

Samlet sett er Samferdselsdepartementet derfor av den oppfatning at implementering av EFC-direktivet ikke vil øke prisene i norske bompengeanlegg eller gi andre negative konsekvenser for norske trafikanter.

<sup>1</sup> Se EFC-direktivet (2004/52/EF): Preambel (17), Artikkel 2 (7) og Vedlegg punkt (k), og Definisjonsbeslutningen (2009/750/EF): Preambel (4), Artikkel 4 (6) og Vedlegg 3 (1.5) og (2.2) (1)

