

INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEM

Fuld-automatisk roadpricing/bom-penge afregning, fuld-automatisk betalingsparkering og fuld-automatisk tidsbestemt parkering i eet og samme produkt

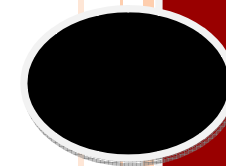
Følgende dokument præsenterer

1. Anbefaling
2. De udfordringer som virksomheden står overfor
3. Beskrivelse af selskabets 3 transportløsninger
- 4.. Cartime Technologies roadpricing produkt holdt overfor det direktiv som bliver gældende (EETS)

Cartime Technologies A/S, Copenhagen, Denmark

01-04-2009

DA



INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEM

Anbefaling

Ledelsen i Cartime Technologies anbefaler følgende strategi for at opnå realisering og godkendelse af selskabets løsning til håndtering af Automatisk roadpricing, Automatisk betalingsparkering & automatisk tidsbestemt parkering

Grundlag for anbefalingen:

1. Automatisk roadpricing for lastbiler planlægges introduceret i EU inden udgangen af 2012
2. Automatisk roadpricing for personbiler planlægges introduceret i EU inden udgangen af 2014
3. Løsningen harmoniseres og skal være gældende for hele EU
4. Der stilles særdeles store finansielle, faglige, administrative og etiske krav til udbyderne
5. Automatisk betalingsparkering er endnu ikke på dagordenen i EU, og vil kræve omfattende lobbyistarbejde i EU
6. Antallet af konkurrence udbydere vil være omfattende
7. En lang række af de opstillede krav og betingelser kan ikke besvares af Cartime Technologies

For at kunne realisere Cartime Technologies løsning til automatisk roadpricing og automatisk betalingsparkering skal følgende 6 hovedelementer håndteres:

1. Device til køretøjet med tilfredsstillende positioneringschip skal udvikles
2. Server skal opbygges og administreres
3. Betalingstransaktioner skal kunne håndteres
4. Aftaler med Nationale myndigheder skal indgås
5. Aftaler med lokale bompenggeopkrævere skal indgås
6. Opdatering og vedligehold af systemet skal håndteres

DA

Det vurderes at alle (bortset fra pkt. 6) ovennævnte punkter skal kunne sandsynliggøres indenfor 1 år fra nu. Cartime Technologies økonomiske, ressourcemæssige og videnskæssige niveau kan ikke hændtere ovennævnte punkter, ligesom Cartime Technologies end ikke kan komme i betragtning som leverandør/producent af blot device til selve køretøjet. De krav der stilles til betalingsgarantier, hastigheden hvormed det kan udvikles, kendskab og omdømme i Europa samt størrelse på virksomheden kan på ingen måde indfries af virksomheden. Selvom Cartime Technologies kan være af den overbevisning at vi videnskæssigt p.t. godt kan færdigudvikle og producere den device der skal sidde i bilen, er selskabet særdeles sårbart stillet i forhold til de kræfter der skal kunne realisere dette. Henrik Lindberg er ansat på kontrakt og ingen ved hvad dagen i morgen bringer. Ib Haaning Høj kan i værste fald stå alene med udviklingen af et Europa ompspændende projekt, og virksomheden kan ikke risikere at investere massivt i et projekt med så utalt sårbarhed.

Anbefaling

Med udgangspunkt i ovennævnte anbefales følgende strategi:

1. Cartime Technologies fortsætter udvikling af prototype samt tests heraf (færdiggøres inden udgangen af 2009) (økonomi defineres)
2. Cartime Technologies indgår tidsbestemt kontrakt med Henrik Lindberg (ca. kr. 400.000)
3. Cartime Technologies indgår udvidet aftale med Søren Franck vedr. intern projektledelse (ca. kr. 120.000 for 2009)
4. Cartime Technologies indgår aftale med Cabinet DN om varetagelse af fase 2 og 3 også (ca. kr. 400.000)
5. Cartime Technologies søger at beskrive opgaven med alle dens facetter målrettet producent af device, serveradministrator og transaktionsselskab
6. Cartime Technologies forfølger patentsituationen målrettet
7. Cartime afhænder hele projektet til de tre europæisk respekterede, økonomisk velfunderede og videnskæssigt stærke enheder som skal realisere hver sin del af projektet

8. Det kan overvejes om DMC igen skal på banen for at hjælpe med at udpege relevante parter i projektet (ved ikke om det vil koste ekstra)
9. Disse tre udvalgte enheder overtager kontakten til EU (med tilkøbt sparring fra Cartime Technologies)
10. Disse tre enheder fordeler selv opgaverne imellem sig (udvikling, aftale med myndigheder, aftale med bompenggeopkrævere etc.)
11. Cartime Technologies forpligter sig til sparring i en nærmere bestemt periode
12. Der aftales en realistisk pris for dette (upfront, royalty etc.), som betales af de tre parter, som evt. fælles ejer det fremtidige projekt

Problemstilling

Cartime Technologies A/S har gennemført møde med EU-Parlamentet og har indgået aftale med europæisk lobbyistvirksomhed med speciale indenfor EU-ret. Formålet med aftalen er at præge transport debatten og de deraf afledte bekendtgørelser/direktiver, så de tilgodeser de løsninger Cartime Technologies A/S udvikler. De indledende debatter har synliggjort følgende:

Automatisk roadpricing

1. EU-Kommissionen er særdeles optaget af at sikre implementering af roadpricing i EU, og allerhelst i en automatisk udgave
2. Kommissionen har i april 2009 fremsat forslag til de retningslinier/direktiver som skal vedrøre elektronisk roadpricing i fremtiden
3. Vær opmærksom på at direktivet alene omhandler elektronisk roadpricing og ikke automatisk roadpricing
4. Dette forslag er samlet under emnet European Electronic Toll Service (EETS)
5. Det er hensigten at alle lastbiler skal anvende elektronisk roadpricing inden udgangen af 2012
6. Det er hensigten at personbiler skal anvende elektronisk roadpricing inden udgangen af 2014
7. Hvad angår roadpricing vil en EU harmonisering finde sted, som opsætter samme krav og betingelser for alle medlemslande

Automatisk betalingsparkering

1. Det tyder ikke på at elektronisk betalingsparkering er blevet behandlet i EU
2. Dette nok begrundet i at elektronisk betalingsparkering ikke vil blive reguleret ens for alle EU medlemslande
3. Det er med andre ord op til det enkelte land at afgøre om de ønsker automatisk betalingsparkering, og hvilken metode de ønsker at anvende
4. Denne problematik vil derfor ikke blive behandlet i EU kommissionen men i stedet i Urban Transport enheden.
5. Urban Transport er et særdeles magtfuldt organ indenfor EU.

6. De støtter op omkring aktiviteter som kan forbedre by transporten i EU medlemslande og rådgiver de ansvarlige repræsentanter for medlemslandene i valg af løsninger
7. Det vil derfor være særdeles værdifuldt for Cartime Technologies A/S at få taletid i dette organ

Automatisk tidsbestemt parkering

1. Også dette område behandles af Urban Transport organet og kan således ikke forventes harmoniseret indenfor EU
2. Det er op til de enkelte medlemslande at afgøre om de ønsker at indføre automatisk tidsbestemt parkering og at beslutte hvilken metode de i givet valg ønsker at anvende
3. På de møder vi allerede har afholdt, synes der at være enighed om, at netop tidsbestemt parkering er et mindre væsentligt område, da antallet af områder hvor dette reguleres er faldende.

Med udgangspunkt i ovennævnte bør Cartime Technologies A/S overveje hvilke af nedenstående løsninger der skal prioriteres højest og om det er en fordel eller ulempe at præsentere løsningerne som én løsning eller tre separate løsninger.

Under alle omstændigheder vil det være væsentligt at præsentere den samlede løsning som et modul der kan opbygges, hvis medlemslandene ønsker det. Det skal understreges at det ikke er en forudsætning.

Cartime Technologies A/S har i oktober 2005 ansøgt om patent på en højteknologisk løsning der kan håndtere følgende trafik og transport udfordringer fuldautomatisk:

1. Fuldautomatisk roadpricing og bompengereafregning
2. Fuldautomatisk betalingsparkering

Og endelig

3. Fuldautomatisk tidsbestemt parkering, som allerede er patenteret og lanceret på det europæiske bilmarked

Selskabet befinder sig p.t. i sidste del af patentfasen og det synes særdeles sandsynligt at selskabet opnår verdenspatent på deres løsning.

DA

Prioriteringen af de tre løsninger begrundet i tid (kortest) og opmærksomhed (fra EU) vil være:

1. Automatisk roadpricing
 - a. velvidende at vi på dette område vil have mange konkurrenter
 - b. da der vil være mange konkurrenter er det væsentligt at få forståelse af vores patent i forhold til roadpricing
 - c. på dette område står vi svagt i forhold til at bevise dokumenteret erfaring
2. Automatisk betalingsparkering
 - a. her vil vi nok ikke have konkurrenter
 - b. her er vi langt med udvikling af prototype
 - c. her kan vi dokumentere erfaring
3. Automatisk tidsbestemt parkering
 - a. Her vil vi nok ikke have konkurrenter
 - b. Vi kan bevise stor dokumenteret erfaring
 - c. Området er relativt uinteressant for EU-Kommissionen

Målsætning

Cartime Technologies udvikler intelligente transportsystemer som forbedrer transportsituationer for brugere og samfund, forenkler betalinger for brugere og myndighed, øger sikkerheden for brugeren, minimerer omkostninger til administration og muliggør europæisk harmonisering.

De 3 løsninger som varetager forskellige transportmæssige udfordringer kan tilvælges eller fravælges afhængigt af de respektive medlemslandes behov. Optimalt set kan eet enkelt produkt således håndtere alle 3 områder fuld-automatisk.

Som ovenfor nævnt vil Cartime Technologies løsning kunne håndtere 3 forskellige transport udfordringer på én gang - men ikke nødvendigvis på én gang.

AD1) Fuldautomatisk roadpricing/Fuldautomatisk bompenge

DA

AD2) Fuldautomatisk betalingsparkering

Det følgende er en kortfattet systembeskrivelse af den del af det foreslåede system til Cartime Technologies' nye produkt, der muliggør automatisk betaling for parkering af biler i parkeringszoner omfattet af systemet.

Hovedformålene med denne feature er:

- Forbedre situationer med betalingsparkering for bruger og medlemsland
- Forenkle betalingerne for brugeren
- Sikre fair betaling for brugerne – der betales alene for den tid man holder parkeret
- Sikre fair betaling til myndighederne – der betales altid for den tid man holder parkeret
- Optimere sikkerheden for bruger og stat
- Minimere de administrative omkostninger for staten
- Gøre det muligt at harmonisere på tværs af europæiske landegrænser

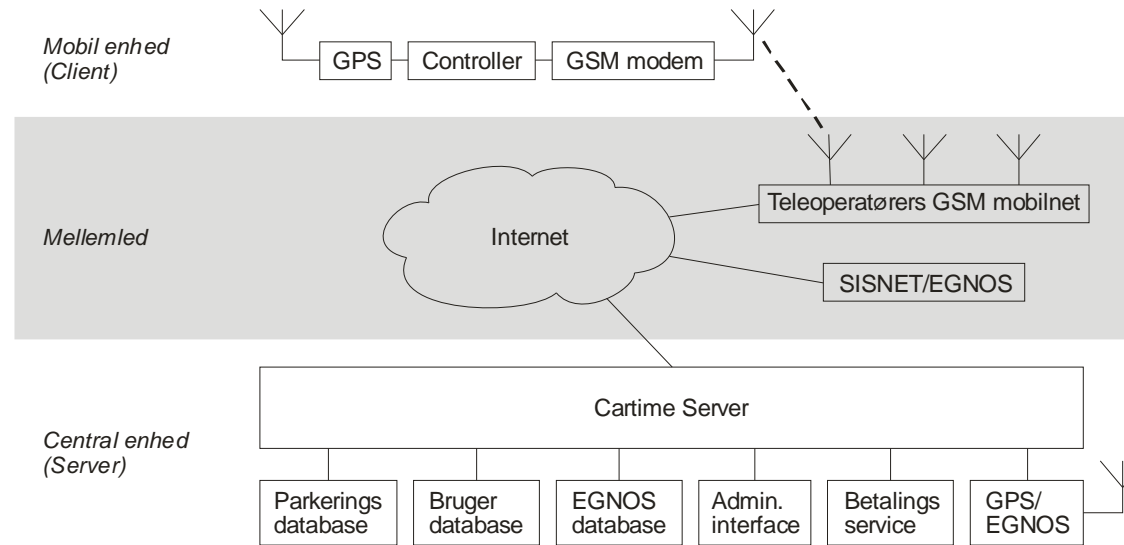
For at sikre så stor specialistviden og kvalitet som muligt udvikles denne feature af tre parter med unik erfaring indenfor udstyr til biler, serveropbygning- og administration og betalingstransaktioner.

Løsningen er patentansøgt (verdenspatent) og selskabet befinder sig i sidste fase af patentbehandlingen.

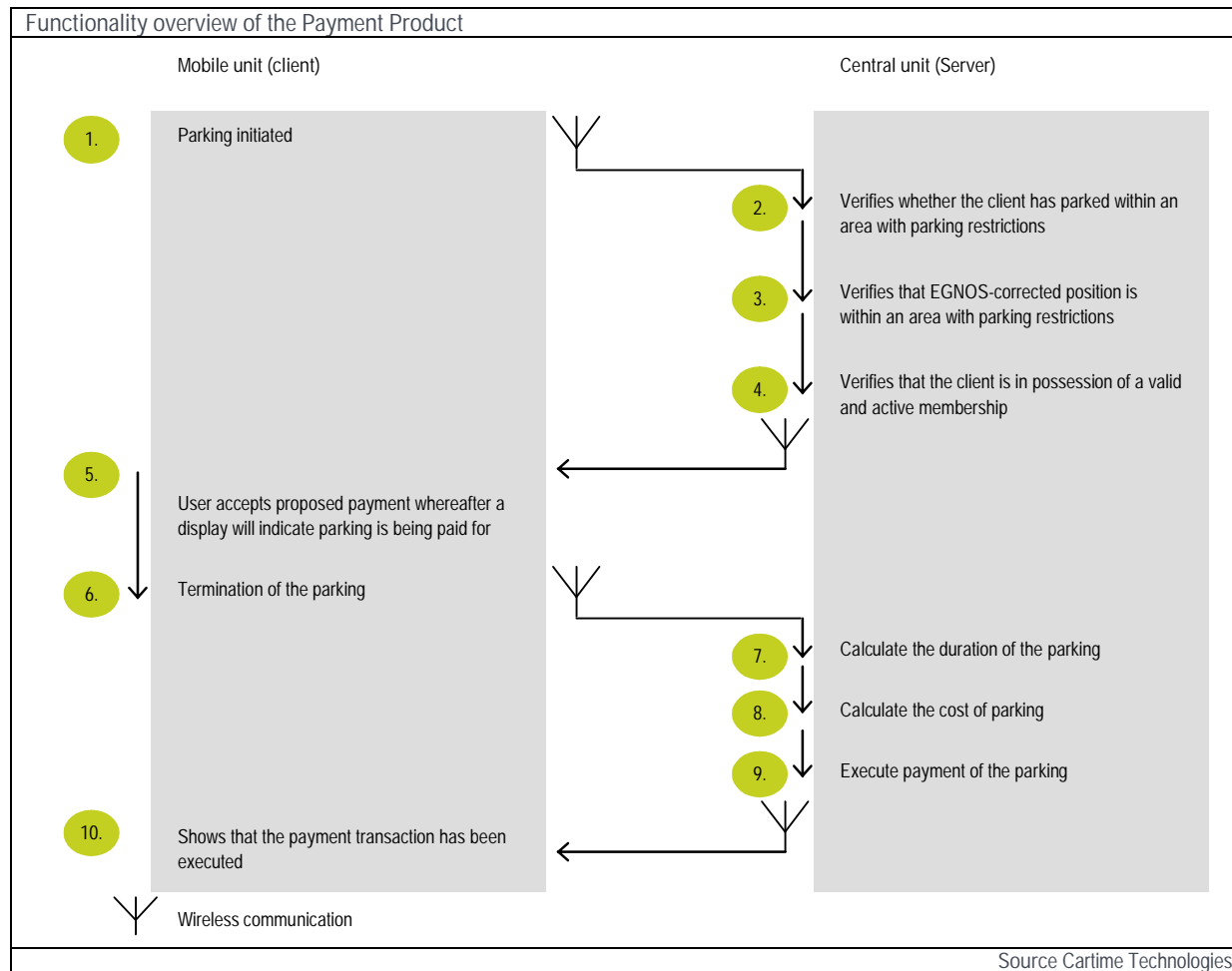
Systemet består af et potentielt stort antal mobile enheder (køretøjer udstyret med Cartime's produkt), der kommunikerer trådløst med en centralt placeret server via et mellemlid. Mellemlidene udgøres af et eller flere teleoperatørers GSM mobilsendenet samt Internet. Blokdiagrammet herunder illustrerer det foreslåede systems opbygning.

Teknologien

DA



Funktionen



In the following, the functionality of the Payment Product is described in more detail following the steps illustrated above.

DA









1. When the car is parked, the controller registers that the car's ignition is turned off and the GPS position indicates that the car is not moving (the GPS is turned on permanently). The controller contacts the server via the internet, informs the server that the client with the relevant identification number (I.D.) has parked at a certain time and transmits number of raw GPS observations.
2. The server checks whether the car's position is close to a parking area with parking fee according to the parking database. If this is not the case, a signal is sent back to the car telling the unit that parking is free. If time limited parking applies, the integrated P-Watch® is set accordingly.
3. If the car's position is close to a registered parking area, EGNOS corrections from the EGNOS database are used together with the raw GPS observations to determine the car's exact position with the greatest possible precision, currently 1.2 meters. If the position is not in a registered parking area, the unit is told that parking is free. If time limited parking applies, the integrated P-Watch® is set accordingly.
4. If the car is located in an area where a parking fee is required the server checks in the database whether the user with the applicable ID has a valid and active subscription. If this is not the case, a signal is sent back to the car telling the user that the system cannot pay for the parking and that the user must manually pay for parking instead.
5. If the user has a valid subscription, the server records that the user is parked at the applicable location and the actual time. The server signals back to the car that automatic payment will be charged for the parking, if this is accepted by the user based on information on e.g. hourly rate. If the user accepts the proposed payment, a display that is visible from the outside will indicate that parking is being paid for. In addition, parking attendants may access the 'parking inspector' database to verify that parking has been registered centrally. The process from when the ignition is turned off until the user is prompted to accept the payment of parking fees on the proposed terms is expected to take not more than 3-5 seconds under normal conditions.
6. When the car is started and moved (based on ignition, current and a movement detector) or simply moved (registered by a movement detector), this is registered by the controller that informs the server.
7. The server compares the time when the car has been moved with the initial time of the parking.

8. The server calculates the total parking time. The server also checks whether parking took place during a period with more than one parking fee by looking this up in the parking database. This is relevant as parking fees may vary during the day.
9. The server initiates invoicing of the applicable parking fee to the relevant entity.
10. The server registers that the car is no longer parked and signals the mobile unit that parking has been paid for. The server also notifies the client of how long he was registered as parked and what amount has been paid. This information is displayed on the screen of the Payment System.

The P-Watch Payment System is suitable for the global auto market both for after market sales and for OEM sale. As described later in this section, several market participants have already expressed a positive interest in the Payment System.

Cartime Technologies eksisterende produkt afsættes til de samme distributionskanaler som dette nye produkt vil kunne afsættes til. Disse primære distributionskanaler har udvist særdeles stor interesse for produktet. (se nedenfor)

Statements from the autoindustry

Company	Spokesperson	Statement
	Municipality of Copenhagen - Center for Parking Anders Møller, Director	'Cartime Technologies has on several occasions informed me about the development of a new product that, based on a positioning of the vehicle, facilitates payment of parking fees. Being an authority that is responsible for claiming parking fees, such a solution is from our point of view very interesting. As I understand the functionality of the product, it will be relevant in relation to the assignment of securing that parking is being paid for and in addition it will make it easier for the users to pay for parking.'
SEMLER :     	Semler Gruppen, Dk (Car importer) Jesper Mourier, Head of accessories	'Following our conversation yesterday, I hereby express our interest in your new project concerning a P-Watch with a payment system functionality. If this product will be ready for marketing, I am confident that it will be received very positively in both Denmark and the rest of Europe. I hope to get additional information when relevant.'
	Mazda Motor, DK Freddy Olsen, Head of aftermarket	<p>'Thank you for your approach, where you informed us about your plans in relation to development and manufacturing of a new generation of P-Watch that handles automatic payment of parking fees. To us and our clients, there is no doubt that such a product would be the perfect solution for all users of public payment parking areas.</p> <p>Who has not been in a situation where you after a long search for a parking spot finds that you don't the change that is necessary in order to park in the preferred period.</p> <p>We are looking forward to hearing more about the project which we as well as our Mazda Motor Corporation have a strong interest in,'</p>
	Volvo Cars Corporation, SE Håkan Hellmann, Product manager	'I find that the product can be a great product and create value to the customer and therefore of interest for us at Volvo Cars Corporation'

Source Cartime Technologies

AD3) Fuldautomatisk tidsbestemt parkering

Cartime Technologies A/S har siden juni 2003 markedsført og afsat det elektroniske parkerings-ur P-Watch til det danske marked. Udover godkendelse i Danmark, har selskabet desuden opnået national godkendelse i Tyskland og Norge. I Sverige har selskabet opnået lokale godkendelser i det meste af landet. Selskabet har EU patent, norsk patent og Amerikansk patent på dette produkt, og er den eneste leverandør af elektroniske parkerings-ure i verden.

Produktets patentnummer er EP1183657 og er indleveret i år 2000. Levetiden på patentet er 20 år.



Det elektroniske parkerings-ur sætter automatisk tiden når man parkerer, så man undgår p-bøder på grund af glemt p-skive. Uret kan tilpasses alle europæiske forhold og dermed overholde de regler som er gældende i alle EU medlemslande. Uret sælges til alle bilister i de pågældende lande, hvor også bilister med fysiske handicaps har stor fordel af produktet.

Produktet er teknisk godkendt af TÜV og KBA og har opnået E1 godkendelse og CE mærkning.

Produktet afsættes gennem alle bilimportører (VW, AUDI, Toyota, Fiat, Chevrolet, SsangYoung, Mitsubishi, Mazda, BMW, Volvo, Mercedes bla.), autotilbehørsbutikker og større gavedetail-kæder

DA

P-Watch® FS02

The FS02 is a redesigned version of the P-Watch® FS03 and is attached to the windscreen via a dedicated bracket. It is manufactured in two colours, black and silver. The display may be disattached from the bracket for easier cleaning of the windscreen compared to the FS03 and only the bracket is permanently connected to the electrical system of the car. The product has a recommended retail price of EUR 120 in Denmark and is sold through car importers, car resellers, selected retail chains as well as distributors of car equipment.

P-Watch® products have the following functions and benefits and have been tested by a number of entities.

Functions and benefits	Approvals and tests
<ul style="list-style-type: none">👉 May substitute the traditional manual parking disc used for time limited parking in many countries by automatically setting the parking time when the car is parked and the ignition is turned off👉 Automatically sets the time in accordance with relevant regulations (in some European countries the parking disc must display the exact arrival time in others the nearest quarter or half hour)👉 Receives a 100% precise time signal from transmitters in Frankfurt or Manchester depending on the location of the car and the time zone in which the car is parked👉 Allows the motorist to avoid bothersome parking fines because he/she has forgotten to set the manual parking disc or have set it incorrectly👉 Makes life easier for people with physical handicaps👉 High quality design	<ul style="list-style-type: none">👉 The only parking clock in the world with approval from the authorities in Denmark, Germany, Norway and selected regions in Sweden👉 EC Council Directive (L 210/29) (product liability) approved👉 Tested and approved by TÜV (TÜV Rheinland Group) and KBA (Kraftfahrt-Bundesamt, the German Federal Motor Transport Authority)👉 Tested and approved by Delta and the Danish Technological Institute (Teknologisk Institut) and has been awarded European E1 approval👉 Upon assessment by ADAC approved to be included in the ADAC-VorteilsProgramm (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club)

Den danske bekendtgørelse ser ud som følger (øvrige landes bekendtgørelser er udformet med udgangspunkt i denne)

Bekendtgørelse om parkeringsskiver ¹⁾

I medfør af §§ 93 og 118, stk. 6, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001, fastsættes:

§ 1. På steder, hvor adgangen til parkering er tidsbegrænset, og hvor der ikke er opstillet parkometre eller er stillet krav om særlige parkeringsbilletter og/eller parkeringstilladelser, må kun parkeres biler, som er forsynet med parkeringsskiver.

§ 2. Parkeringsskiver skal være fremstillet af plastic, plasticbehandlet pap eller andet lige så holdbart materiale.

Stk. 2. De skal være udformet i overensstemmelse med bilag 1, jf. dog § 7 hvis parkeringsskiven er automatisk. Tallene fra 13 til 24 kan dog udelades.

Stk. 3. Viser og urskive skal have forskellig farve. Der må ikke findes påtryk inden for urskivens felt bortset fra, hvad der følger af stk. 2.

Stk. 4. Ved parkering af udenlandsk indregistreret bil kan anvendes parkeringsskive, der opfylder kravene i hjemlandet.

§ 3. Påbegyndes parkeringen i en periode, hvor adgangen til parkering er tidsbegrænset, skal parkeringsskivens viser indstilles på tidspunktet for parkeringens begyndelse. Begyndelsestidspunktet angives som udløbet af det kvarter, inden for hvilket parkeringen fandt sted.

Stk. 2. Påbegyndes parkeringen før en periode med tidsbegrænsning og fortsætter ind i denne, skal viseren indstilles på det tidspunkt, da tidsbegrænsningen begynder.

Stk. 3. Såfremt der under et køretøjs parkering indtræder en periode uden tidsbegrænsning, skal viseren senest ved periodens udløb indstilles på det tidspunkt, hvorfra der på ny gælder en tidsbegrænsning.

Stk. 4. Parkeringsskivens viser skal indstilles manuelt. Indstillingen skal ske uden hjælp af elektroniske eller mekaniske anordninger, med mindre parkeringsskiven er omfattet af § 7.

§ 4. Parkeringsskiven skal anbringes umiddelbart inden for forruden eller en af fordørens ruder. Ved parkering langs fortovs kant kan ruden på en fordør dog kun benyttes, hvis den vender mod fortovet. Fastmonteret parkeringsskive skal være anbragt nederst til højre på forruden.

Stk. 2. På de i stk. 1 nævnte steder må ikke findes andre parkeringsskiver end den, der benyttes ved parkeringen, eller andet, der kan forveksles med en parkeringsskive.

Stk. 3. Parkeringsskiven skal tydeligt kunne aflæses udefra.

§ 5. Parkeringsskivens indstilling må ikke ændres under parkering på tidspunkter, hvor det er påbudt at anvende den.

§ 6. Parkeringen skal bringes til ophør senest ved udløbet af den parkeringsfrist, der gælder på stedet. Fristen regnes fra det tidspunkt, der skal være angivet på parkeringsskiven.

§ 7. En automatisk parkeringsskive skal automatisk indstilles til udløbet af det kvarter, inden for hvilket køretøjets motor standses.

Stk. 2. En automatisk parkeringsskive skal kunne indstilles manuelt, jf. § 3, stk. 2 og 3.

Stk. 3. En automatisk parkeringsskive skal indvendig i køretøjet vise urfunktionens tid.

Stk. 4. Når motoren er standset, må en automatisk parkeringsskive ikke kunne ændre indstilling, bortset fra den i stk. 2 nævnte manuelle mulighed, og skal være sikret mod indgreb, der muliggør ændring af indstillingen. Indstillingen må ligeledes ikke kunne ændres ved fjernbetjent start/stop af bilens motor eller ved fjernbetjening på anden måde.

Stk. 5. På en automatisk parkeringsskive skal det tydeligt fremgå, når parkeringsskiven ikke er fastlåst på et parkeringstidspunkt. Dette kan ske ved et tydeligt blinksignal, eller ved at parkeringsskiven ikke viser nogen tid (slukket display).

Stk. 6. En automatisk parkeringsskive skal være udformet enten i overensstemmelse med § 2, stk. 2 og 3, eller være forsynet med digitalt display. Parkeringsskiven skal kunne aflæses i stærkt sollys. Digitalt display skal have en talhøjde på mindst 20 mm. I digitalt display anvendes 24-timers tidsangivelse. Foran tidsangivelsen anføres »P:«, således at display på automatisk parkeringsskive f.eks. kan vise »P: 16:30«.

Stk. 7. En automatisk parkeringsskive skal være »FS«-mærket og godkendt af Færdselsstyrelsen på grundlag af afprøvningsrapport fra anerkendt prøvningslaboratorium, der bekræfter, at kravene i denne bekendtgørelse er opfyldt. Mærkningen skal være anbragt på skivens nederste, venstre hjørne og skal tydeligt kunne aflæses udefra.

Stk. 8. Såfremt betingelserne i denne bekendtgørelse, herunder bestemmelsen i stk. 4, ikke længere er opfyldt, kan Færdselsstyrelsen tilbagekalde en godkendelse efter stk. 7.

Stk. 9. Konstruktiv ændring eller indgreb i en godkendt automatisk parkeringsskive, jf. stk. 7, er ikke tilladt. Ændring i tilslutningen af en automatisk parkeringsskive til bilens konstruktion er ikke tilladt.

**Ministerium für Verkehr, Bau
und Landesentwicklung
Mecklenburg-Vorpommern**



Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern,
1806 Schwerin

Firma CarTime Technologies
Svanemøllevej 17-19
DK 2100 København

Bearbeiter: Berthold Witting
Telefon: 0385-588-8510
E-Mail: Berthold.Witting@vmm.v-
regierung.de
Aktenzeichen: VIII 610-623-32-18
Datum: 20. Juni 2007

**Elektronische Parkscheibe P-Watch
- Anlage**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Land Mecklenburg-Vorpommern hat im Rahmen eines Modellversuchs die elektronische Parkscheibe P-Watch der Firma CarTime Technologies erprobt. Die Erfahrungen sind positiv, wie dem Bund und den Ländern bereits mitgeteilt wurde. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat nunmehr (Verkehrsblatt, Auszug vom BMVBS, Heft 9, Seite 245) Vorgaben für die Ausgestaltung von elektronischen Parkscheiben für den Gebrauch in der Bundesrepublik herausgegeben. Die in Anlage beigefügten Muster entsprechen diesen Vorgaben und können daher entsprechend den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung zum Parken verwendet werden. Zu Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Berthold Witting

Telefon: 0385 588-0, Internet: <http://www.vv-regierung.de/vv/>

- Hauptgebäude
- Abteilung Bau und Liegenschaften

Schloßstraße 6 - 11 19053 Schwart
Schloßstraße 9 - 11 19053 Schwart

Telefax:
0385 588-3382
0385 588-4581

EU Kommissionens krav til Intelligente Transport Systemer (ITS)

Hvorledes lever den af Cartime Technologies foreslåede løsning til håndtering af automatisk roadpricing op til de af Kommissionen opsatte krav og betingelser for intelligente transportsystemer?

Kommissionen for de europæiske fællesskaber har formuleret et udkast til kommissionens beslutning om definition af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) og de tilhørende tekniske løsninger.

Efterfølgende er formuleret forslag til Europaparlamentets og Rådets direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemet på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportområder.

I forslaget til Europaparlamentets og Rådets direktiv står følgende anført:

Udkast til

KOMMISSIONENS BESLUTNING

om definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) og de tilhørende tekniske løsninger

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF¹ af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet, særlig artikel 4, og ud fra følgende betragtninger:

(Interoperabilitet er produkters, systemers, eller forretningsprocessers evne til at arbejde sammen til at løse en fælles opgave. Termen kan defineres rent teknisk eller bredt, hvor man inkluderer sociale, politiske og organisatoriske faktorer)

- (1) I henhold til Direktiv 2004/52/EF skal Kommissionen definere den europæiske elektroniske bompengeservice (European Electronic Toll Service – EETS) efter proceduren i artikel 5, stk. 2.
- (2) Indgåelse af én kontrakt med én EETS-udbyder bør gøre det muligt for EETS-brugerne at betale bompengene i alle EETS-områder i det europæiske vejnet i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i direktiv 2004/52/EF, bl.a. ved hjælp af én enkelt type køretøjsudstyr, som kan bruges i alle EETS-områder.

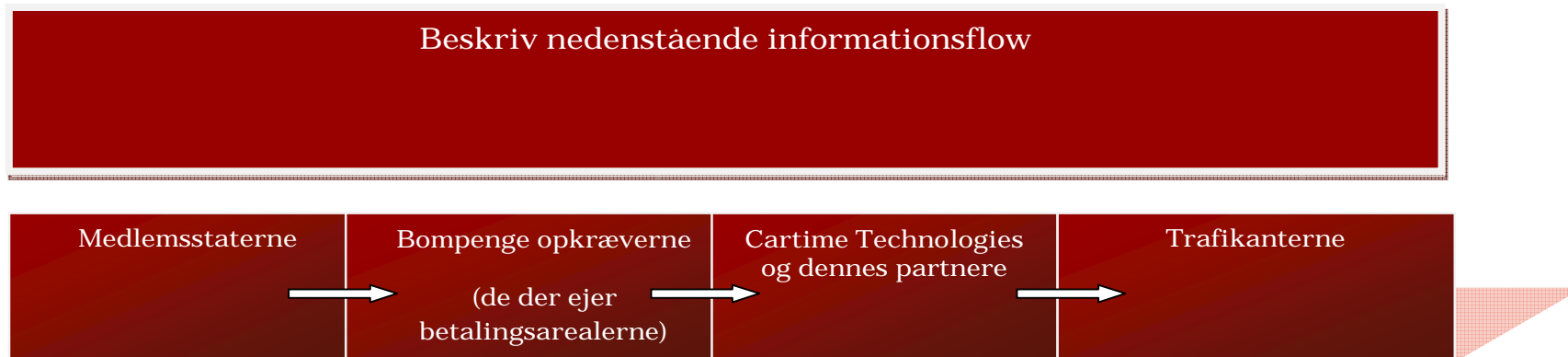
(Def. Hvis man som bilist indgår aftale i Danmark med én roadpricing-leverandør, skal aftalen dække at bilisten kan betale bompengene i alle de områder i EU som har automatisk roadpricing)

Den løsning som Cartime Technologies udvikler vil kunne anvendes over hele EU, og sikrer at brugeren alene skal indgå aftale med Cartime Technologies og dennes partnere. Det vil kunne håndteres på følgende måde:

Beskriv hvorledes vi vil sikre at systemet kan bruges af den samme bruger i hele EU uden at skulle indgå mere end én kontrakt.

¹ EUT L 166 af 30.4.2004.

- (3) Beslutningen omfatter informationsudveksling mellem medlemsstaterne, bompengedepotoperatørerne, tjenesteyderne og trafikanterne med henblik på at sikre den korrekte angivelse af skyldige bompenge i forbindelse med den europæiske elektroniske bompengetjeneste.



- (4) Indførelsen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste vil medføre behandling af personoplysninger, og det skal ske i streng overensstemmelse med de relevante fællesskabsbestemmelser i f.eks. direktiv 95/46/EF² og direktiv 2002/58/EF³.

Beskriv her hvorledes Cartimes løsning behandler person-oplysninger på en måde som til fulde overholder bestemmelserne i direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31) senest ændret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).

- (5) Bompenggeopkræverne skal på ikkediskriminerende vilkår give EETS-udbydere adgang til deres EETS-område.
Alle udbydere skal have samme muligheder/betingelser fra bompenggeopkræverne.
- (6) For at sikre åbenhed og ikkediskriminerende adgang til EETS-områderne for alle EETS-udbydere skal bompenggeopkræverne offentliggøre alle nødvendige oplysninger om adgangsrettigheder i en EETS-områdeerklæring.
Vides det på nuværende tidspunkt hvorledes disse oplysninger offentliggøres?
- (7) Den europæiske elektroniske bompenggetjeneste bygger på principperne om åbenhed og fair og effektiv prissætning.
- (8) Der skal indrettes en forligsprocedure med henblik på at afgøre tvister mellem bompenggeopkrævere og EETS-udbydere i forbindelse med kontraktforhandlinger og kontraktforholdet mellem dem. Opstår der tvist om ikkediskriminerende adgang til EETS-områder, bør bompenggeopkræverne og EETS-udbydere konsultere de nationale forligsorganer for at finde en måde at bilægge tvisten på.
Ved vi på nuværende tidspunkt hvilken type forligsorgan der er tale om og ved vi hvem der vælger organet? Er det besluttet på forhånd af Kommissionen hvem der skal håndtere eventuelle tvister?
- (9) En effektiv forvaltning af fair og ikkediskriminerende adgang til den europæiske elektroniske bompenggetjeneste, herunder forebyggelse af unødige administrative byrder, forudsætter, at medlemsstaternes forligsorganer samarbejder tæt⁴ om anvendelsen af fællesskabsreglerne og behandlingen af eventuelle klager, uanset muligheden for domstolskontrol.
Her ser det ud som om forligsorganerne udvælges af hvert enkelt medlemsland.
- (10) Bompenggeopkræverne kan have forskellige opkrævningspolitikker for forskellige bruger- og/eller køretøjskategorier og må ikke diskriminere mellem EETS-brugere i henhold til servicedirektivet⁵.

⁴ Den enkelte medlemsstat træffer beslutning om de praktiske forhold i forbindelse med oprettelsen af et forligsorgan, der skal varetage mæglingfunktionen, forudsat at kravene i kapitel IV, der sikrer alle EETS-udbydere fair adgang til de nationale EETS-områder, er opfyldt.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12. december 2006 om tjenesteydelser i det indre marked (EUT L 376 af 27.12.2006, s. 36).

Det betyder at vores system skal kunne håndtere forskellige opkrævningspolitikker. Det kunne være en idé at indhente oplysninger om hvilke punkter og bestemmelser en traditionel bompunge opkrævningspolitik ser ud.

Indhent eksempel på en traditionel bompunge opkrævningspolitik, så vi kan se hvilke områder der behandles i en sådan

- (11) EETS-brugerne skal ikke betale mere i bompunge, end de ville have skullet efter den tilsvarende nationale eller lokale betalingsordning.

Dette aftales med ejeren af trafik anlægget og bompungeopkræveren.

- (12) Bompungeopkræverne kan af nationale eller lokale hensyn beholde eller oprette specifikke nationale eller lokale tjenester med manuelle, automatiske eller elektroniske systemer. Den europæiske elektroniske bompungetjeneste er en tjeneste, der supplerer de nationale eller lokale elektroniske bompungebetalingsystemer i medlemsstaterne. Men når medlemsstaterne har sådanne bompungesystemer, skal de træffe de fornødne foranstaltninger til at øge anvendelsen af elektroniske bompungesystemer og søge at sikre, at mindst 50 % af trafikstrømmen på hvert betalingsanlæg kan anvende elektroniske bompungesystemer.

Hvad menes der med, at det blot er et supplement til de allerede eksisterende elektroniske systemer? Hvorfor er et supplement nødvendigt, hvis der i forvejen er et system som kan håndtere roadpricing elektronisk? Hvis en medlemsstat allerede har et elektronisk system, hvorfor er det så at de ikke kan håndtere 100% af trafikstrømmen?

- (13) En bompungepolitik bygger på europæisk, national eller lokal lovgivning. Gennemførelsen af bompungepolitikken påhviler bompungeopkræverne. Hver medlemsstat træffer på en ikkediskriminerende måde beslutning om kontrol af bompungeangivelser i overensstemmelse med europæisk lovgivning, hvor det er relevant. Den europæiske elektroniske bompungetjeneste skal rumme interoperable midler til kontrol af, om bompungene angives korrekt for køretøjer, der angiveligt anvender tjenesten.

Interoperable: kan implementeres på tværs af platforme

Beskriv hvorledes man kan kontrollere interoperabelt/på tværs af platforme , at Cartime Technologies system afregner korrekt

- (14) Teknologien til opkrævning af bompenge overflødiggor fysiske hindringer, der skal sikre opkrævningen, og det øger færdselssikkerheden og mindsker trængslen.

Beskriv hvorledes Cartime Technologies system kan øge færdselssikkerheden og mindske trængslen?

- (15) Bompengindtægten bidrager generelt til finansiering af opførelse og vedligeholdelse af transportinfrastruktur. Transportvirksomheder, der unddrager sig betaling af bompengene, berøver i givet fald medlemsstaterne og Fællesskabet finansielle ressourcer til dette formål og skaffer sig en unfair konkurrencefordel frem for de virksomheder, der betaler, som de skal. Bompengunddragelse risikerer at underminere de transportpolitiske målsætninger for trafikstyring, trængsel og forurening.

Kan man med vores system sikre at transportvirksomhederne altid betaler? Kan det gøres ligesom PBS overførsler fx?

- (16) Der bør defineres væsentlige krav til den europæiske elektroniske bompengtjeneste for hele Fællesskabet.

Notér nogle yderligere forslag til krav. Det skal være krav som vores system kan opfylde og som det kan være svært for andre at opfylde. Allerbedst hvis vi kan komme i tanke om noget som er indeholdt i vores patent, så vi umuliggør muligheden for andre. Det kunne fx være at enheden skal kunne håndtere flere features på én gang, at man løbende og i takt med udviklingen kan tilkoble flere features (fx betalingsparkering). Det hindrer at bilisten skal have flere anlæg i sin bil og det sikrer at myndighederne alene skal samarbejde med én udbyder af alle løsninger.

- (17) EETS (European Electronic Toll System) har tekniske og organisatoriske aspekter. For dem begge må der stilles væsentlige krav, der vil gøre det muligt for interoperabiliteten (kan implementeres på tværs af platforme) i EETS at fungere i alle henseender. Ikke mindst for komponenter og grænseflader er der behov for tekniske specifikationer for hele Fællesskabet, som skal gøre det muligt at opfylde de væsentlige krav på det tekniske område.

En grænseflade er i et modulært design en kontaktflade mellem to moduler (dele af systemet). Grænsefladerne stiller præcise krav med usikkerheder til udvekslingen mellem de to moduler og gør det således muligt at designe disse hver for sig. Når modulerne er færdige bruges specifikationerne af grænsefladerne til at teste modulet for sig. Grænseflader kan fx være:

- Strømuttag - En bestemt form, spænding og strøm
- Lampe - Et menneske tilslutter den strømuttaget og den leverer lys
- Skærm, keyboard og mus - Dette er forsøgt designet så et menneske let kan benytte det
- Hjemmeside - Brugeren bliver påvirket af et program gennem mange lag af moduler hvoraf det sidste er skærm, keyboard og mus

- (18) For at overholde de relevante bestemmelser om procedurer for offentlige indkøb i vejsektoren og navnlig direktiv 2004/18/EF⁶ skal de kontraherende myndigheder indarbejde tekniske specifikationer i udbudsbekendtgørelserne eller i anden dokumentation såsom generelle dokumenter eller betingelserne for den enkelte kontrakt. De tekniske specifikationer kan defineres ved henvisning til bestemte dokumenter. Det er derfor nødvendigt at opbygge et korpus af tekniske specifikationer, der skal tjene som referencemateriale.

Noget tyder på at de enkelte medlemslande vil sende elektronisk roadpricing i udbud, således at Cartime Technologies skal konkurrere om opgaven, hvis vi inviteres til at byde.

- (19) I henhold til direktiv 2004/18/EF kan en teknisk specifikation bl.a. defineres ved henvisning til en europæisk standard eller en harmoniseret standard, en europæisk teknisk godkendelse eller en fælles teknisk specifikation. Harmoniserede standarder skal udarbejdes af et europæisk standardiseringsorgan såsom Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN), Det Europæiske

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige indkøbskontrakter, tjenesteydelseskontrakter og bygge- og anlægskontrakter (EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114).

Standardiseringsudvalg for Elektronik (CENELEC) eller Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation (ETSI) på mandat fra Kommissionen, og deres referencer skal offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende⁷.

Opgaven udføres på europæisk plan ligesom virksomheden Dansk Standard i Danmark udfører standardiseringsopgaver gældende for Danmark.

(20) Det vil være i Fællesskabets interesse at danne et internationalt standardiseringssystem, der kan generere standarder, som anvendes i praksis af den internationale handels aktører, og som opfylder kravene i fællesskabspolitikken. De europæiske standardiseringsorganer skal derfor fortsætte deres samarbejde med de internationale standardiseringsorganer.

(21) Der skal muligvis på et senere tidspunkt defineres yderligere tekniske specifikationer eller andre standarder. Disse specifikationer bør bidrage til at supplere de krav til den europæiske elektroniske bompengetjeneste, der er blevet harmoniseret på fællesskabsplan.

Det er væsentligt at de tekniske specifikationer som ligger til grundlag for indførelse af elektronisk bompeng opkrævning er så endelige som overhovedet muligt fra start. Kan vi påvirke en sådan beslutning så vores løsning ikke om 5 år pludselig er outdated. Der må være en grænse for hvor mange tilføjelse man kan tillægge et system. Enhver tilføjelse vil jo også afføde nye tekniske godkendelser etc.

Kan vi argumentere for at tilføjelserne har en begrænsning?

(22) De procedurer, der gælder for vurderingen af EETS-interoperabilitetskomponenternes (at de kan fungere på tværs af platforme) overensstemmelse med specifikationerne og deres anvendelseegnethed, skal bygge på anvendelsen af de moduler, der er omfattet af beslutning 768/2008/EF⁸. Så vidt muligt og for at fremme branchens udvikling bør der udarbejdes procedurer, der rummer et kvalitetssikringssystem. Disse procedurer skal sætte de organer, der er bemyndiget til at vurdere EETS-interoperabilitetskomponenternes (hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af materiel, som indgår i

⁷ De primære elementer i den nye metode er defineret i Rådets resolution om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder. Rådets resolution af 7. maj 1985, EFT C 136 af 4.6.1985.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets afgørelse nr. 93/465/EØF (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82).

eller er bestemt til at indgå i den europæiske elektroniske bompengjetjeneste, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i tjenesten, herunder både materielle og immaterielle objekter, f.eks. software) overensstemmelse med specifikationerne og deres anvendelseegnhed, i stand til at forvisse sig om, at resultaterne i udformnings-, fremstillings-, idriftsættelses- og selve driftsfasen er i overensstemmelse med gældende love, tekniske forskrifter og driftsmæssige bestemmelser. De skal også gøre det muligt for producenterne at regne med ligebehandling uanset land.

Hvor langt er Kommissionen med at definere dette kvalitetssikringssystem? Hvilke resultater i udformnings-, fremstillings-, idriftsættelses-, og selve driftsfasen vil blive formuleret?

- (23) Disse bemyndigede organer skal samordne deres beslutninger så nøje som muligt.
- (24) Selv om der foreligger overensstemmelse med specifikationerne, er det muligvis ikke tilstrækkeligt til at vurdere den driftsmæssige interoperabilitet i praksis. Det er derfor nødvendigt med en CE-mærkning for anvendelseegnhed.

Det bør være en forudsætning at systemerne har opnået en CE-mærkning som dokumenterer anvendelseegnheden 100%. En sådan CE mærkning kan indhentes indenfor xx måneder. Det vil i øvrigt også være et krav fra autobranchen at produkterne er behæftet med en CE mærkning. Igennem hvilket organ skal en CE-mærkning indhentes? Og hvilke specifikke krav for opnåelse af CE-mærkningen vil blive defineret? Hvor langt er Kommissionen med udformning af disse krav?

- (25) Ifølge direktiv 2004/52/EF, artikel 4, stk. 4, træffer Kommissionen beslutninger om definitionen af den europæiske elektroniske bompengjetjeneste i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁹. Hvis det er relevant, kan bilaget til direktiv 2004/52/EF ændres af tekniske årsager efter den procedure, der henvises til i direktivets artikel 5, stk. 2.

⁹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23, som ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

- (26) Nærværende beslutning bygger på det arbejde, der er udført i tværeuropæiske forskningsprojekter¹⁰ med støtte fra Kommissionen og vigtige interessenter samt i ekspertgrupper, der er nedsat af Europa-Kommissionen, med det formål at nå frem til en præcis definition af den europæiske elektroniske bompengtjenestes indhold og organisatoriske struktur.

Kan specialister fra Cartimes partnergruppe deltage som interessent eller ekspert?

- (27) Da det har stor betydning, at den europæiske elektroniske bompengtjeneste tages i brug, bør Kommissionen gennemgå situationen 18 måneder efter denne beslutnings ikrafttræden. Ud fra konklusionerne i denne midtvejsrapport om ibrugtagning af den europæiske elektroniske bompengtjeneste, skal Kommissionen med bistand fra udvalget for elektronisk opkrævning af bompengge foreslå enhver nødvendig foranstaltning.

Vi skal have definere det præcise datoudgangspunkt, så vi ved hvornår de 18 måneder er gået.

- (28) De foranstaltninger, der er fastlagt i denne beslutning, er i overensstemmelse med holdningen i udvalget for elektronisk opkrævning af bompengge, der er nævnt i artikel 5, stk. 1, i direktiv 2004/52/EF –

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

KAPITEL I

Generelle bestemmelser

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. I denne beslutning defineres den europæiske elektroniske bompengtjeneste (EETS).

Til det formål fastlægges de nødvendige tekniske specifikationer og krav heri sammen med de kontraktlige regler, der vedrører levering af den europæiske elektroniske bompengtjeneste.

2. Ved denne beslutning fastlægges EETS-udbyderes, bompenggeopkræveres og EETS-brugeres rettigheder og pligter.

¹⁰ Projekterne CESARE og RCI.

Artikel 2 Definitioner

I denne beslutning forstås ved:

- a) "EETS-område": et betalingsområde, der falder ind under bestemmelserne i direktiv 2004/52/EF.
- b) "EETS-udbyder": en juridisk person, der opfylder kravene i artikel 3, er registreret i etableringsmedlemsstaten og giver en EETS-bruger adgang til den europæiske elektroniske bompengetjeneste. **(fx Cartime Technologies)**
- c) "EETS-bruger": en (fysisk eller juridisk) person, som indgår en kontrakt med en EETS-udbyder for at få adgang til den europæiske elektroniske bompengetjeneste. **(brugeren)**
- d) "interoperabilitetskomponenter": hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af materiel, som indgår i eller er bestemt til at indgå i den europæiske elektroniske bompengetjeneste, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i tjenesten, herunder både materielle og immaterielle objekter, f.eks. software.
- e) "køretøjsudstyr": et komplet sæt hardware- og softwarekomponenter, der gør det muligt at benytte den europæiske elektroniske bompengetjeneste, og som installeres i køretøjet med henblik på indsamling, lagring, behandling og fjernmodtagelse/-overførsel af data. (vores device)
- f) "anvendelsesegnethed": en interoperabilitetskomponents evne til at opnå og fastholde et specificeret resultatniveau, når den er i drift og er integreret repræsentativt i den europæiske elektroniske bompengetjeneste i forbindelse med en bompengepkrævers system. (vores prototype skal bevise dette)
- g) "Takstklasse": de typer køretøjer, der behandles ens af en bompengepkræver. **(lastbiler, personvogne, handicapbiler etc)**
- h) "Takststruktur": fordelingen på betalingskategorier af de bompenge, der skal betales, sådan som bompengepkræveren har defineret det. **(forskellig takst afhængigt af område)**
- i) "teknisk specifikation": en specifikation som defineret i direktiv 2004/18/EF, artikel 23 og bilag VI.
- j) "bompenge": en betaling, skat eller afgift, der opkræves, når et køretøj færdes i et betalingsområde.
- k) "bompengepkræver": en offentlig eller privat organisation, som opkræver bompenge for køretøjers brug af vejnettet i et EETS-område. **(den der ejer det stykke vej hvorpå der skal betales for anvendelse)**
- l) "bompengedata": de oplysninger, der defineres af den ansvarlige bompengepkræver som nødvendige, for at det skyldige beløb for at færdes med et køretøj i et bestemt betalingsområde kan fastslås og bompengetransaktionen afsluttes. **(Klient data)**

- m) "bompengeangivelse": en erklæring fra en bompengeopkræver, som bekræfter et køretøjs færdsel i et betalingsområde i et format, der er aftalt mellem bompengetjenesteudbyderen og bompengeopkræveren. (hvad hedder det i fagsprog?)
- n) "betalingsområde": et område inden for EU's territorium, en del af det europæiske vejnet eller en struktur såsom en tunnel, en bro eller en færge, hvor der opkræves bompenge.
- o) "betalingsordning": det sæt regler, herunder håndhævelsesbestemmelser, der gælder for opkrævning af bompenge i et betalingsområde.
- p) "bompengetransaktion": en handling eller række af handlinger, hvorved en bompengeangivelse når frem til bompengeopkræveren.
- q) "køretøjsklassificeringsparametre": de køretøjsrelaterede oplysninger, som bruges ved beregning af bompengebeløbet ud fra bompengeopkræverens data. (hvilke oplysninger kunne dette være?) og hvordan håndteres det hvis jeg som medarbejder har gratis bompenge brug i arbejdstiden, men selv skal betale udenfor arbejdstiden, som det er tilfældet med medarbejdere i fx Dansk Supermarked?) Det kunne være en væsentlig pointe at få indskrevet, da det virker som om kommissionen slet ikke har berørt denne udfordring)

KAPITEL II

Generelle principper

Artikel 3

Krav til EETS-udbydere

EETS-udbydere søger registrering i en medlemsstat, de er etableret i, og ansøgningen imødekommes, hvis de opfylder følgende krav:

- a) De skal være certificeret efter EN ISO 9001 eller tilsvarende.

Vi skal undersøge hvilke krav der er defineret i en EN ISO 9001 eller tilsvarende – hvem kan give os svar herpå?

- b) De skal godtgøre at være i besiddelse af det tekniske udstyr og den EF-overensstemmelseserklæring eller -attest for deres interoperabilitetskomponenter, som kræves i henhold til bilag IV, afsnit 1.

Det tekniske udstyr som Cartime skal bruge for at iværksætte sin løsning vedrører serverdelen og transaktionsdelen. De samarbejdspartnere vi måtte vælge skal dokumentere at de har det påkrævede udstyr

- c) De skal godtgøre deres kvalifikationer på området for elektroniske bompengetjenester eller andre relevante områder.

Det er væsentligt at de samarbejdspartnere vi indgår samarbejde med kan dokumentere deres erfaring indenfor et eller flere relevante områder

- d) De skal være i en passende økonomisk situation.

Vi skal overveje at lægge al produktion af vores device til en anden virksomhed end Cartime, da vi får svært ved at dokumentere en tilpas stærk økonomi. Det er også vigtigt at vi udvælger nogle meget store spillere at samarbejde med. Nogle som er kendt i Europa – det bør være en Europæisk virksomhed, hvis land er medlem af EU

- e) De skal vedligeholde en overordnet risikostyringsplan, som revideres mindst hvert andet år.

Det kunne være rigtig godt hvis vi i samarbejde med udvalgte samarbejdspartnere kan definere en risikostyringsplan.

- f) De skal have et godt omdømme.

Det er væsentligt at vi vælger nogle samarbejdspartnere som har vundet respekt i Europa hvad angår professionalisme, etik, miljø, serviceniveau.

Artikel 4

EETS-udbydernes rettigheder og pligter

1.EETS-udbyderne skal indgå EETS-kontrakter, der dækker alle EETS-områder, inden 24 måneder efter deres registrering i henhold til artikel 19.

Vi skal finde ud af hvorhenne man registreres og hvordan

En EETS-udbyder skal til hver en tid opretholde sin dækning af alle EETS-områder. Hvis der sker ændringer i EETS-områderne eller andre ting, der påvirker den fulde dækning, skal udbyderen genetablere den fulde dækning inden seks måneder.

Kan dette lade sig gøre med CT's system? Er det ikke sådan at vores system med det samme kan dække hele EU?

2.EETS-udbyderne skal informere EETS-brugerne om deres EETS-områdedækning og om ændringer heraf. (OK)

EETS-udbyderne skal udarbejde en årlig erklæring til registreringsmedlemsstaten vedrørende deres EETS-områdedækning. (OK)

3.Når det er påkrævet, skal EETS-udbyderne forsyne EETS-brugerne med køretøjsudstyr, der opfylder de relevante tekniske krav i denne beslutning. De skal godtgøre, at disse krav er opfyldt. (OK)

4.EETS-udbyderne skal overvåge deres serviceniveau. De skal indføre revisionspligtige driftsprocesser, som giver mulighed for at træffe egnede foranstaltninger, hvis der konstateres problemer med serviceniveauet eller brud på integriteten.

Vi skal finde ud af hvilke samarbejdspartnere vi vælger og blandt andet fokusere på deres serviceniveau og dokumentation af dette.

5.EETS-udbyderne skal stille egnet service og teknisk support til rådighed for at sikre den korrekte individuelle tilpasning af køretøjsudstyret. EETS-udbyderne skal være ansvarlige for at lægge faste køretøjsklassificeringsparametre ind i køretøjsudstyret eller i deres informationssystem. Variable køretøjsklassificeringsparametre, som kan variere fra tur til tur eller inden for samme tur og er beregnet til at blive lagt ind ved en handling i køretøjet, skal kunne konfigureres gennem en egnet menneske-maskine-grænseflade.

Hvorledes kan dette sikres i vores system?

6.EETS-udbyderne skal føre lister over ugyldiggjort køretøjsudstyr, som er knyttet til deres EETS-kontrakt med EETS-brugerne. Sådanne lister skal vedligeholdes i streng overensstemmelse med Fællesskabets regler om beskyttelse af personoplysninger, som bl.a. findes i direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF.

Jeg går ud fra her menes at når en kontrakt opsiges, og systemet ikke længere skal være tilgængeligt for den pågældende bruger, skal man kunne afkoble tjenesten. Hvorledes kan dette sikres?

7.EETS-udbyderne skal offentliggøre deres kontraktpolitik for EETS-brugerne.(OK)

8.I de fakturaer, som EETS-udbyderne udsteder til de enkelte EETS-brugere, angives tydeligt udbyderens forskellige serviceafgifter og de påløbne bompenge, og, medmindre brugeren frabeder sig det, specificeres som minimum det tidspunkt og det sted, hvor bompengene påløb, og den brugerrelevante sammensætning af de enkelte bompengebeløb.

Vi skal beskrive hvorledes vores system kan håndtere at definere for hver enkelt bruger hvilke oplysninger der skal fremgå af fakturaen.

9.EETS-udbyderne skal informere enhver EETS-bruger så hurtigt som praktisk muligt om enhver mangel eller uregelmæssighed i forbindelse med dennes bompengekonto og tilbyde brugeren at få bragt kontoen i orden, før der træffes håndhævelsesforanstaltninger.

Hvorledes kan vores system sikre hurtig og effektiv håndtering af dette?

10.EETS-udbyderne skal samarbejde med bompenggeopkræverne i deres håndhævelsesindsats. (OK)

Artikel 5

Bompengeopkrævernes rettigheder og pligter

1. Når et EETS-område ikke er i overensstemmelse med de tekniske og proceduremæssige EETS-interoperabilitetsbetingelser i direktiv 2004/52/EF og denne beslutning, skal den ansvarlige bompengeopkræver vurdere problemet sammen med de berørte parter og, såfremt det falder ind under opkræverens ansvarsområde, træffe korrigerende foranstaltninger med henblik på at sikre bompengeopkræverens interoperabilitet med den europæiske elektroniske bompengetjeneste. Hvis situationen opstår, skal bompengeopkræveren informere medlemsstaten, så registret i henhold til artikel 19, stk. 1, litra a), kan ajourføres.

Vi skal sikre at definere dette som et krav til den bompengeopkræver/ejer af arealet, vi indgår samarbejde med

2. Hver bompengeopkræver skal i henhold til bilag I udforme og vedligeholde en EETS-områdeerklæring, der rummer de generelle betingelser for EETS-udbydernes adgang til bompengeopkræverens betalingsområder.

Ligeså her

3. Bompengeopkræverne skal på ikkediskriminerende vis acceptere enhver EETS-udbyder, der anmoder om at udbyde den europæiske elektroniske bompengetjeneste på det eller de EETS-områder, som bompengeopkræveren har ansvaret for.

OK – bompengeopkræveren repræsenterer jo blot sit eget areal hvor forskellige løsninger skal kunne anvendes

Godkendelsen af en EETS-udbyder til et betalingsområde er betinget af, at de generelle betingelser i EETS-områdeerklæringen er opfyldt, med henblik på at forhandlingerne kan afsluttes inden for den tidsramme, der er angivet i artikel 4, stk. 1; den kan derudover være betinget af specifikke kontraktvilkår.

24 mdr.

Hvis en bompengeopkræver og en EETS-udbyder ikke kan nå til enighed, kan sagen henvises til forligsorganet, som har ansvaret for det pågældende betalingsområde.

4. De bompenge, som bompengeopkræverne opkræver hos EETS-brugerne, må ikke overstige de tilsvarende nationale/lokale bompenge satser.

Dette skal vi informere vores samarbejdspartner/bompengeopkræverne om

5. Bompengeopkræverne skal på deres EETS-område acceptere enhver type køretøjsudstyr, som kommer fra EETS-udbydere, de har kontrakt med, som er blevet certificeret i overensstemmelse med bilag IV, og som ikke optræder på en liste over ugyldiggjort køretøjsudstyr jf. artikel 7, stk. 3.

Dette skal indskrives i en aftale med vores samarbejdspartner på området

Bompengeopkræverne skal på deres websted vedligeholde en let tilgængelig, offentlig liste over alle de EETS-udbydere, de har kontrakt med.

Skal indskrives i kontrakten

6. En bompengeopkræver kan kræve, at en EETS-udbyder medvirker til at udføre uanmeldte og detaljerede afprøvninger af betalingssystemer med køretøjer, der befærder eller for nylig har befærdet bompengeopkræverens EETS-område(r). Antallet af køretøjer, der bruges til en bestemt EETS-udbyders afprøvninger i et år, skal stå i et rimeligt forhold til den gennemsnitlige årlige trafikmængde eller tilsvarende prognoser på bompengeopkræverens EETS-område(r).

Dette skal defineres – hvem definerer dette?

7. Hvis der opstår funktionsforstyrrelser i den europæiske elektroniske bompengetjeneste, som må tilskrives bompengeopkræveren, skal denne sørge for fortsat drift med forringede driftsvilkår, således at køretøjer med det i stk. 5 nævnte udstyr kan færdes sikkert med minimale forsinkelser og uden at blive betragtet som bompengeunddragere.

Dette skal indskrives i kontrakten

8. Bompengeopkræverne skal på en ikkediskriminerende måde samarbejde med EETS-udbydere og/eller -producent og/eller bemyndiget organ med henblik på at vurdere interoperabilitetskomponenternes anvendelsesegnhed på deres betalingsområder.

Skal indskrives i kontrakten

Artikel 6

Bompenge­data

Bompengeopkræverne skal indberette enhver ændring i deres bompenge­data til den eller de medlemsstater, hvori deres betalingsområder er beliggende; det gælder bl.a.:

- a) definition af EETS-området, navnlig den geografiske udbredelse og den infrastruktur, der opkræves bompenge for
- b) arten af bompenge og opkrævningsprincipper
- c) køretøjer, der skal opkræves bompenge for
- d) køretøjsklassificeringsparametre (f.eks. antal aksler, maksimalt tilladt vægt for anhænger og ophængstype) med deres indplacering i bompengeopkræverens takststruktur
- e) de påkrævede bompengeangivelser.

Artikel 7

Bompenge

1. Bompengene fastlægges af bompengeopkræveren, bl.a. ud fra køretøjets klassificering. Et køretøjs klassificering skal bestemmes på grundlag af køretøjsklassificerings-parametrene i bilag VI. I tilfælde af en uoverensstemmelse mellem EETS-udbyderens og bompengeopkræverens køretøjsklassificering skal bompengeopkræverens klassificering være gældende, medmindre der kan påvises en fejl.

Skal indskrives i kontrakten

2. Bompengeopkrævere har udover retten til at opkræve betaling fra en EETS-udbyder for enhver dokumenteret bompengeangivelse, også ret til at opkræve betaling fra en EETS-udbyder for enhver dokumenteret manglende bompengeangivelse for en brugerkonto, som EETS-udbyderen forvalter.

Dette er særdeles vigtigt. Vi skal med andre ord være helt sikre på at enhver trafik med vores løsning i bilen afgiver korrekt information og transaktion

3. Hvis en EETS-udbyder har sendt en bompungeopkræver en liste over ugyldiggjort køretøjsudstyr, jf. artikel 4, stk. 6, skal EETS-udbyderen ikke drages til ansvar for yderligere bompunge, som påløber ved brug af dette ugyldiggjorte køretøjsudstyr. Bompungeopkræverne og EETS-udbyderne kommer overens om antallet af ugyldiggjorte stykker køretøjsudstyr på listen, listens udformning og ajourføringshyppigheden.

Hvordan kan det være at der fortsat trækkes penge når EETS udbyderen (Cartime) har fået besked om at brugeren ikke mere er aktiv?

4I mikrobølgebaserede betalingssystemer skal bompungeopkræverne indsende dokumenterede bompungeangivelser til EETS-udbyderne for bompunge, som skyldes af deres respektive EETS-brugere.

Er vores system et mikrobølgebaseret betalingssystem? – og hvad betyder det?

Artikel 8

Regnskab

Hvis en organisation både optræder som bompungeopkræver og EETS-udbyder, skal medlemsstaterne træffe de fornødne foranstaltninger til at sikre, at der aflægges og offentliggøres separate resultatopgørelser og balancer for hver type virksomhed, og at krydssubsidiering mellem de to virksomheder ikke kan finde sted.

OK – dette vil ikke være tilfældet for vores løsning

Regnskaberne for bompungeopkræverens og EETS-udbyderens virksomhed skal holdes adskilt fra hinanden og fra regnskaber, der vedrører enhver anden type virksomhed, så der kan foretages en klar vurdering af udgifter og indtægter i forbindelse med levering af den europæiske elektroniske bompungetjeneste. (OK)

Artikel 9

EETS-brugernes rettigheder og pligter

1. EETS-brugerne kan tilmelde sig den europæiske elektroniske bompungetjeneste gennem enhver EETS-udbyder uanset nationalitet, bopælsstat eller køretøjets registreringsstat. Når EETS-brugerne indgår en kontrakt, skal de nøje informeres om, hvordan deres personoplysninger behandles, og hvilke rettigheder de har i medfør af gældende lovgivning om beskyttelse af personoplysninger.

Kan vi udforme udkast til en sådan aftale. Hvem kan hjælpe os med indholdet?

2.EETS-brugerne skal sikre, at alle bruger- og køretøjsdata, som de oplyser til EETS-udbyderen, er korrekte.

Det skal de skrive under på at de er (Tro & Love erklæring?)

3.EETS-brugerne skal træffe enhver tænkelig foranstaltning til at sikre, at køretøjsudstyret virker, mens køretøjet færdes i et EETS-område.

Det skal defineres i en aftale med brugeren

4.EETS-brugere skal betjene køretøjsudstyret i overensstemmelse med EETS-udbyderens instrukser, navnlig i forbindelse med angivelsen af variable køretøjsparametre.

Det er vigtigt at EETS udbyderen har detaljerede og korrekte oplysninger om typen af køretøj etc.

5.En EETS-brugers betaling af bompengge til EETS-udbyderen skal anses for at opfylde EETS-brugerens betalingsforpligtelser over for den relevante bompenggeopkræver.

Hvorledes sanktioneres vi som EETS udbyder hvis betaling ikke finder sted? Hvis brugeren ikke godkender en transaktion fx) Og skal brugeren overhovedet godkende transaktionen, når der tidligere står at brugen ingen handlinger skal foretage sig udover at tegne en aftale

(

KAPITEL III

Forligningsorgan

Artikel 10

Oprettelse og funktioner

1.Hver medlemsstat med mindst ét EETS-område skal udpege eller oprette et forligsorgan for at befordre mæglingen mellem bompungeopkrævere med et betalingsområde, der er beliggende inden for denne stats territorium, og EETS-udbydere, som har indgået kontrakt eller er i kontraktforhandling med disse bompungeopkrævere. Forligsorganet skal navnlig have beføjelse til at undersøge, om kontraktvilkårene, som en bompungeopkræver pålægger forskellige EETS-udbydere, er ikkediskriminerende og på fair vis afspejler de omkostninger og risici, som kontraktens parter har.

Dette er en opgave som myndigheden i det pågældende land skal varetage

2.Denne medlemsstat skal træffe de fornødne foranstaltninger til at sikre, at forligsorganet i sin organisation og juridiske struktur er uafhængigt af bompungeopkrævernes og EETS-udbydernes kommercielle interesser.

Ligeså

Artikel 11

Mæglingsprocedure

1.En bompungeopkræver eller en EETS-udbyder bør anmode det relevante forligsorgan om at mægle i en tvist, der er opstået i deres kontraktforhold eller -forhandlinger.

OK – dette skal skrives ind i en aftale med en bompungeopkræver

2.Forligsorganet skal inden en måned efter modtagelse af en anmodning om mægling erklære, om det er kommet i besiddelse af alle nødvendige dokumenter med henblik på mæglingen.

Det skal myndighederne sørge for er skrevet ind i en aftale med forligsorganet

3.Forligsorganet skal afgive udtalelse om en tvist senest seks måneder efter modtagelse af anmodningen om mægling.

Skrives ind i aftalen mellem medlemslandet og forligsorganet

4. For at lette opgaverne for forligsgorganet skal medlemsstaterne give det beføjelse til at anmode om relevante oplysninger hos bompenggeopkrævere, EETS-udbydere og tredjeparter, der medvirker aktivt ved levering af den europæiske elektroniske bompengtjeneste i den pågældende medlemsstat.

OK for os – det skal desuden skrives ind i vores aftale med bompenggeopkræveren og eventuelle tredjeparter

5. De nationale forligsgorganer skal udveksle information om deres arbejde, retningslinjer og praksis.

Det er myndighedernes opgave at tilsikre dette

KAPITEL IV

Tekniske bestemmelser

Artikel 12

Gennemgående enhedstjeneste

Medlemsstaterne skal sikre, at den europæiske elektroniske bompengtjeneste stilles til rådighed for EETS-brugerne som en gennemgående enhedstjeneste. Det betyder:

- a) at når køretøjsklassificeringsparametrene, herunder de variable parametre, er lagt ind og/eller angivet, skal der ikke foretages yderligere menneskelig handling i køretøjet under turen, medmindre der sker en ændring af køretøjets egenskaber, og
- b) at behovet for menneskeligt samspil med et bestemt stykke køretøjsudstyr forbliver det samme uanset EETS-område.

Er det ikke sådan at vi har indskrevet i vores udvikling at den enkelte bruger skal godkende at transaktionen finder sted? Det mener jeg vi har gjort fordi vi mente det var et myndighedskrav, men det ser ud som om det skal fjernes igen, eller?

Artikel 13

Krav, der skal opfyldes af det europæiske elektroniske bompengsystem

1. Det europæiske elektroniske bompengesystem skal opfylde de væsentlige krav, der er fastsat i bilag III.
2. Ud over bompengebetaling bør EETS-køretøjsudstyret være forberedt til gradvis indførelse af andre, fremtidige positionsbaserede tjenester. Brugen af EETS-køretøjsudstyr til andre tjenester må ikke forstyrre bompengefunktionen i noget betalingsområde.

Hvorledes kan vi sikre dette – hvilke andre positionsbaserede løsninger kan der være tale om?

Artikel 14

Interoperabilitetskomponenter

1. Interoperabilitetskomponenter, herunder grænseflader, skal opfylde de krav, der er fastlagt i bilag II.

Medlemsstaterne skal anse interoperabilitetskomponenter med CE-mærkning for at opfylde de relevante væsentlige krav.

Betyder det at vi alene må anvende CE mærkede komponenter? Har vi taget højde for det?

2. Vurderingen af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse med specifikationerne og/eller anvendelseegnethed udføres som anvist i bilag IV.

EETS-interoperabilitetskomponenter kan være CE-mærkede, hvis de er omfattet af EF-overensstemmelseserklæringer om overensstemmelse med specifikationerne og/eller anvendelseegnethed.

3. Erklæringer om overensstemmelse med specifikationerne og/eller anvendelseegnethed udarbejdes af producenten af interoperabilitetskomponenter, EETS-udbyderen eller en bemyndiget repræsentant som omhandlet i bilag IV.

Hvem kan gøre det i vores tilfælde?

Erklæringens indhold skal være i overensstemmelse med bilag IV, afsnit 3.

4. Medlemsstaterne må ikke af grunde, der vedrører denne beslutning, forbyde, begrænse eller hindre markedsføring af interoperabilitetskomponenter til anvendelse i den europæiske elektroniske bompengetjeneste, hvis de er CE-mærkede eller har en erklæring om overensstemmelse med specifikationer og/eller anvendelseegnethed. De må navnlig ikke kræve kontroller foretaget, som allerede er udført som led i proceduren for vurdering af overensstemmelse med specifikationer og/eller anvendelseegnethed (OK)

5. Når der efter vedtagelsen af denne beslutning offentliggøres EETS-relevante tekniske specifikationer, skal Kommissionen vurdere deres anvendelighed efter proceduren i artikel 5, stk. 2, i direktiv 2004/52/EF.

KAPITEL V

Beskyttelseskláusuler

Artikel 15

1. Når en medlemsstat har grund til at tro, at CE-mærkede interoperabilitets-komponenter, der sendes på markedet, sandsynligvis ikke under den tilsigtede anvendelse opfylder de væsentlige krav, skal den træffe alle fornødne foranstaltninger til at begrænse deres anvendelsesområde, forbyde brugen af dem eller trække dem tilbage fra markedet. Medlemsstaten skal fremover meddele Kommissionen de truffne foranstaltninger og begrunde sin beslutning, især med angivelse af, om manglen på overensstemmelse skyldes:

- a) ukorrekt anvendelse af tekniske specifikationer, eller
- b) at de tekniske specifikationer er utilstrækkelige.

2. Kommissionen skal høre de berørte parter så hurtigt som muligt.

- a) Hvis Kommissionen efter denne høring fastslår, at foranstaltningen er berettiget, skal den underrette den pågældende medlemsstat og de øvrige medlemsstater.
- b) Hvis Kommissionen efter høringen af de berørte parter fastslår, at foranstaltningen ikke er berettiget, skal den underrette den pågældende medlemsstat samt producenten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant og de øvrige medlemsstater.

3. Hvis CE-mærkede interoperabilitetskomponenter ikke opfylder interoperabilitetskravene, skal den kompetente medlemsstat kræve, at producenten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant bringer interoperabilitets-komponenten i overensstemmelse med specifikationerne og/eller sikrer dens anvendelsesegnethed på de vilkår, der er fastlagt af medlemsstaten, og informerer Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

Vi skal altid sikre at anvende CE-mærkede interoperabilitetskomponenter (se def. tidligere)

Artikel 16

Enhver beslutning om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse med specifikationer eller deres anvendelseegnethed og enhver beslutning, der er truffet efter artikel 15, skal indeholde en nøje begrundelse. Den skal snarest muligt meddeles den berørte part sammen med en angivelse af de til rådighed stående midler i henhold til gældende lov i den berørte medlemsstat og af de tidsfrister, der er fastsat for iværksættelsen af disse midler.

6 mdr.

KAPITEL VI

Administrative ordninger

Artikel 17

Bemyndigede organer

1. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om ethvert organ, de bemyndiger til at udføre eller overvåge den i bilag IV angivne procedure for vurdering af overensstemmelse med specifikationer eller anvendelseegnethed, med angivelse af hvert organs kompetenceområde og det identifikationsnummer, som Kommissionen har udstedt forud. Kommissionen skal offentliggøre listen over organerne, deres identifikationsnummer og deres kompetenceområde i Den Europæiske Unions Tidende og holde listen ajourført.

Krav til medlemsstaten

2. Medlemsstaterne skal anvende kriterierne i bilag V til vurdering af de organer, der skal bemyndiges. Organer, der opfylder vurderingskriterierne i de relevante europæiske standarder, skal anses for at opfylde førnævnte kriterier.

3. En medlemsstat skal trække godkendelsen af et organ tilbage, hvis dette ikke længere opfylder kriterierne i bilag V. Den skal herefter underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Hvis en medlemsstat eller Kommissionen mener, at et organ, der er bemyndiget af en anden medlemsstat, ikke opfylder de relevante kriterier, indbringes sagen for Udvalget for Elektronisk Opkrævning af Bompenger, som afgiver udtalelse inden tre måneder. I lyset

afudvalgets udtalelse skal Kommissionen informere den pågældende medlemsstat om enhver ændring, der er nødvendig, for at det bemyndigede organ kan beholde den status, det har fået tildelt.

Artikel 18

Koordineringsgruppe

Der nedsættes en koordineringsgruppe (herefter "koordineringsgruppen") bestående af de organer, der er bemyndiget efter artikel 17, stk. 1; den skal fungere som arbejdsgruppe under Udvalget for Elektronisk Opkrævning af Bompengge, jf. udvalgets forretningsorden.

Koordineringsgruppen skal samle og ajourføre en udtømmende liste over standarder, tekniske specifikationer og normative dokumenter, som kan bruges som grundlag for at vurdere EETS-interoperabilitetskomponenters overensstemmelse med specifikationer og deres anvendelseseg-nethed. Koordineringsgruppen skal tjene som forum for drøftelser af ethvert problem, der måtte opstå i forbindelse med procedurerne for vurdering af overensstemmelse med specifikationerne eller anvendelseseg-nethed, og for fremsættelse af løsningsforslag til disse problemer.

Cartime skal sikre at overholde standarder, de tekniske specifikationer og normative dokumenter. Normativ betyder præskriptiv eller foreskrivende. Et normativ er en fordring om hvordan noget bør være, modsat et deskriptiv, der beskriver hvordan noget er.

Artikel 19

Registre

1. Med henblik på gennemførelsen af denne beslutning fører hver medlemsstat et nationalt elektronisk register over følgende:

- a) EETS-områderne på deres territorium med oplysning om:
 - de pågældende bompenggeopkrævere
 - de teknologier, der anvendes til opkrævning af bompengge
 - bompenggedata
 - EETS-områdeerklæringen
 - de EETS-udbydere, som har indgået EETS-kontrakter med bompenggeopkræverne i deres kompetenceområde.

En medlemsstat skal indføre ændringer i registret over bompungeopkrævere, herunder datoen for deres ikrafttræden, hvis det er relevant, umiddelbart efter at disse ændringer er vedtaget, idet der tages hensyn til bilag VI, afsnit 3 og 4.

b) De EETS-udbydere, de har registreret i henhold til artikel 3.

Medmindre andet er anført, skal medlemsstaterne mindst en gang om året verificere, om kravene i artikel 3, litra a), d), e) og f), og artikel 4, stk. 2, stadig er opfyldt, og ajourføre registret derefter. Registret skal også indeholde konklusionerne på den revision, der er fastlagt i artikel 3, litra e). En medlemsstat skal ikke drages til ansvar for handlinger foretaget af EETS-udbydere, der står nævnt i dens register.

2. Medlemsstaterne træffer alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at alle data i det nationale elektroniske register holdes ajour og er korrekte.

Krav til medlemsstat

3. Offentligheden skal have elektronisk adgang til registrene. (DO)

4. Registerne skal være tilgængelige senest ni måneder efter denne beslutnings ikrafttræden. (DO)

5. Medlemsstaternes registeransvarlige myndigheder skal hvert år ved udgangen af kalenderåret ad elektronisk vej sende registrene over EETS-områderne og EETS-udbydere til deres modparter i de øvrige medlemsstater og Kommissionen. Eventuelle uoverensstemmelser med situationen i en medlemsstat meddeles registreringsmedlemsstaten og Kommissionen. (DO)

KAPITEL VII

Afsluttende bestemmelser

Artikel 20

Forsøgssystemer for opkrævning af bompunge

For at give mulighed for teknisk udvikling af den europæiske elektroniske bompunge-tjeneste kan medlemsstaterne give midlertidig tilladelse til forsøgsopstilling af betalingssystemer med nye teknologier eller nye koncepter, som ikke opfylder en eller flere bestemmelser i

direktiv2004/52/EF og denne beslutning, hvis det sker på begrænsede delområder af deres betalingsområde og parallelt med det EETS-overensstemmende system.

En sådan tilladelse kræver Kommissionens forudgående samtykke. Den første gyldighedsperiode for en sådan tilladelse må ikke være længere end tre år.

Cartime kan overveje at gennemføre en testperiode

Det må ikke forlanges, at EETS-udbydere deltager i sådanne forsøgssystemer.

Artikel 21

Rapport

Senest 18 måneder efter denne beslutnings ikrafttræden udarbejder Kommissionen en rapport om, hvordan det går med at tage den europæiske elektroniske bompengetjeneste i brug.

Artikel 22

Ikrafttræden

Denne beslutning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Kommissionens vegne
[...]
Medlem af Kommissionen

BILAG I

INDHOLDET I EN EETS-OMRÅDEERKLÆRING

En EETS-områdeerklæring skal indeholde følgende oplysninger:

1. Et afsnit om kravene til EETS-udbydere, som skal indeholde mindst de faste afgifter, som pålægges EETS-udbyderne og er udregnet på grundlag af bompenggeopkræverens omkostninger ved at tilvejebringe, drive og vedligeholde et EETS-overensstemmende system i sit betalingsområde, hvis disse omkostninger ikke er inkluderet i bompengene.

Hvorledes kan vi beregne dette? Og hvem laver erklæringen?

Dette kan også gælde bestemmelser om en bankgaranti eller et tilsvarende finansielt instrument, som ikke må overstige det gennemsnitlige månedlige bompengetransaktionsbeløb, der betales af EETS-udbyderen for dette betalingsområde. Dette beløb skal fastlægges på grundlag af det samlede bompengetransaktionsbeløb, der blev betalt af EETS-udbyderen for dette betalingsområde det foregående år. For nye selskaber skal beløbet beregnes af de forventede gennemsnitlige månedlige bompengetransaktioner, der skal betales af EETS-udbyderen for dette betalingsområde i henhold til antallet af kontrakter og det gennemsnitlige anslåede bompengebeløb ifølge EETS-udbyderens forretningsplan.

Vi må danne os et overblik over hvad det kan beløbe sig til og dokumentere vores oplysninger

2. Et afsnit om proceduremæssige betingelser, som skal være ikkediskriminerende og mindst indeholde:
 - a) bompengetransaktionspolitik (autorisationsparametre, bompengedata, sortlister osv.) (Vi skal definere dette for vores løsning)
 - b) procedurer og aftale om serviceniveau (måden at kommunikere bompengangivelsens data på, tidspunkter og intervaller for overførslen af bompengangivelsens data, accepteret antal manglende/fejlbehæftede bompengebeløb, nøjagtigheden af bompengangivelsens data, mindstekrav til opetid osv.) (Vi skal definere dette for vores løsning)
 - c) faktureringspolitik (DO)
 - d) betalingspolitik (DO)

- e) kommercielle betingelser, som skal aftales ved bilateral forhandling mellem bompenggeopkræveren og EETS-udbyderen, herunder krav til serviceniveau.

Vi skal overveje vores kommercielle betingelser – jeg forestiller mig at der vil være stor konkurrence på disse betingelser, hvorfor det er et særdeles stærkt konkurrenceparameter, som vi nøje bør overveje i samarbejde med vores samarbejdspartnere.

BILAG II

ROLLER OG GRÆNSEFLADER MELLEML INTERESSEENTERNE I DEN EUROPÆISKE ELEKTRONISKE BOMPENGETJENESTE

1. EETS-brugerne er ikke i direkte kontakt med bompungeopkræverne som led i den europæiske elektroniske bompengjetjeneste. Interaktionen mellem EETS-brugere og EETS-udbydere (eller deres køretøjsudstyr) kan være specifik for hver enkelt EETS-udbyder, uden at det går ud over interoperabiliteten i den europæiske elektroniske bompengjetjeneste.

Hvorledes håndterer vores system dette?

2. Elektroniske grænseflader mellem EETS-udbydere og bompungeopkrævere kan rubriceres i to kategorier, nemlig elektroniske grænseflader ved vejsiden mellem EETS-udbyderens køretøjsudstyr og bompungeopkræverens faste eller mobile udstyr, og elektroniske grænseflader mellem de respektive administrative systemer.

vi skal beskrive hvilke elektroniske grænseflader ved vejsiden og opkræverens udstyr samt mellem de administrative systemer der vil være. Jeg mener at kunne huske at vi intet system på vejnettet skal etablere, men dette skal beskrives

3. Som minimum skal standardiserede vejsidegrænseflader mellem køretøjsudstyr og bompungeopkrævernes faste eller mobile udstyr muliggøre:
 - a) opkrævningstransaktioner ved hjælp af DSRC (Dedicated Short-Range Communication) (kan vores system håndtere opkrævningstransaktioner vha. DSRC?)
 - b) overensstemmelseskontroltransaktioner i realtid (kan vores system dette?)
 - c) forstærkning af positionsbestemmelsessignaler (hvis relevant). (Og dette?)

EETS-udbyderne skal integrere alle disse tre grænseflader i deres køretøjsudstyr. Bompenggeopkræverne kan integrere enhver eller samtlige af disse grænseflader i deres faste eller mobile vejsideudstyr alt efter kravene til dem. **(det er således vigtigt at vores system indeholder alle tre punkter)**

4. Som minimum skal nedenstående administrative grænseflader implementeres af alle EETS-udbydere. Bompenggeopkræverne skal implementere hver grænseflade, men kan vælge kun at supportere enten GNSS- eller DSRC-opkrævningsprocessen.

- a) Udveksling af bompenggeangivelsesdata mellem EETS-udbydere og bompenggeopkrævere, nærmere betegnet:
 - fremsendelse og validering af opkrævninger af bompenge på grundlag af opkrævningstransaktioner ved hjælp af DSRC **(kan vores system dette?)**
 - fremsendelse og validering af bompenggeangivelser ved hjælp af GNSS. **(kan vores system dette?)**
- b) Fakturering/afregning.
- c) Informationsudveksling til støtte ved behandling af undtagelser:
 - i opkrævningsprocessen ved hjælp af DSRC
 - i opkrævningsprocessen ved hjælp af GNSS. **(betyder det både og eller enten eller?)**
- d) Udveksling af EETS-sortlister. **(kan vores system dette?)**
- e) Udveksling af kryptografisk sikrede objekter. **(og dette?)**
- f) Fremsendelse af bompengedata fra bompenggeopkrævere til EETS-udbydere. **(og dette?)**

BILAG III VÆSENTLIGE KRAV

GENERELLE KRAV

Sikkerhed / sundhed

Enhver anordning, der er beregnet til at blive håndteret af brugerne, skal være udformet, så den ikke hindrer en sikker betjening af anordningerne eller er til fare for brugerens sundhed og sikkerhed, hvis den bruges på en forventelig måde, der ikke er i overensstemmelse med de angivne instrukser.

Vi skal beskrive Cartimes løsning ifht. sikkerhed/sundhed

Pålidelighed og tilgængelighed

Overvågning og vedligeholdelse af faste eller mobile komponenter, som har med funktionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste at gøre, skal være tilrettelagt, udført og kvantificeret på en sådan måde, at driften opretholdes på de planlagte betingelser.

Den europæiske elektroniske bompengetjeneste skal udformes, så systemet, selv om der skulle indtræffe forstyrrelser eller svigt i komponenterne, fortsat varetager sin opgave, eventuelt under forringede driftsvilkår, med en minimal forsinkelse for EETS-brugerne.

Vi skal beskrive Cartimes system ifht. pålidelighed og tilgængelighed

Miljøbeskyttelse

Køretøjsudstyret og den jordbaserede infrastruktur skal udformes og fremstilles på en sådan måde, at disse elementer er elektromagnetisk kompatible med installationer, udstyr og offentlige eller private netværk, som de kan komme til at interferere med.

Vi skal beskrive Cartimes system ifht. miljø

Teknisk kompatibilitet

De tekniske egenskaber i EETS-udbydernes og bompenggeopkrævernes udstyr skal være kompatible, når de har samme grænseflade i forbindelse med den europæiske elektroniske bompengtjeneste.

Vi skal beskrive Cartimes system ifht. teknisk kompatibilitet (Kompatibilitet, at passe sammen med noget andet. Indenfor teknik, indebærer kompatibilitet at flere systemer følger samme standard og derfor kan bruges sammen).

Sikkerhed / privatlivets fred

1. Den europæiske elektroniske bompengtjeneste skal indeholde midler til at beskytte bompenggeopkræverne, EETS-udbyderne og EETS-brugerne mod svig/misbrug.
2. Den europæiske elektroniske bompengtjeneste skal indeholde sikkerhedsfunktioner vedrørende beskyttelse af data, der lagres, behandles og overføres mellem de berørte parter i EETS-miljøet. Sikkerhedsfunktionerne skal beskytte de forskellige parter i EETS og deres interesser mod at lide skade som følge af mangel på tilgængelighed, fortrolighed, integritet, ægthedskontrol, uafviselighed og adgangsbeskyttelse til følsomme brugerdata, sådan som et europæisk flerbrugermiljø kræver det.

Vi skal beskrive Cartimes system ifht. sikkerhed/privatlivets fred

SPECIFIKKE KRAV

Infrastrukturkrav

Generelt

Med henblik på at sikre interoperabiliteten for brugerne i hele Fællesskabet i såvel de elektroniske bompengesystemer, der allerede er indført i medlemsstaterne, som de systemer, der skal indføres i fremtiden i forbindelse med den europæiske elektroniske bompengetjeneste, skal denne tjenestes infrastrukturel system være i overensstemmelse med direktiv 2004/52/EF, artikel 2, stk. 1, og artikel 4, stk. 3.

Cartime Technologies løsning....

Den europæiske elektroniske bompengetjenestes infrastruktur skal sikre, at nøjagtigheden af bompengedata modsvarer betalingsordningens krav om at garantere ligebehandling mellem EETS-brugerne med hensyn til bompenge og afgifter (fair behandling).

Cartime Technologies løsning....

I overensstemmelse med kravene til EETS-grænseflader i bilag II skal der indføres fælles kommunikationsprotokoller mellem bompengedokumentation og EETS-udbydernes udstyr. EETS-udbydere skal ad interoperable kommunikationskanaler give bompengedokumentation sikret information om bompengedokumentation og kontrol/håndhævelse i overensstemmelse med gældende tekniske specifikationer.

Cartime Technologies løsning....

Den europæiske elektroniske bompengjetjeneste skal indeholde midler, der sætter bompenggeopkræverne i stand til let og entydigt at påvise, om et køretøj, der befærder deres betalingsområde og angiveligt bruger den europæiske elektroniske bompengjetjeneste, rent faktisk har monteret valideret og korrekt fungerende EETS-køretøjsudstyr, der sender troværdige oplysninger.

Cartime Technologies løsning....

Køretøjsudstyret skal indeholde midler, der sætter bompenggeopkræverne i stand til at identificere den ansvarlige EETS-udbyder. Køretøjsudstyret skal jævnligt overvåge denne funktion, ugyldiggøre sig selv, hvis det finder en uregelmæssighed, og om muligt informere EETS-udbyderen om denne uregelmæssighed.

Cartime Technologies løsning....

Hvor det er relevant, skal EETS-udstyret udformes sådan, at der anvendes åbne standarder til interoperabilitetskomponenterne i udstyret.

Cartime Technologies løsning....

EETS-køretøjsudstyr skal indeholde en menneske-maskine-grænseflade, som over for brugeren angiver, at køretøjsudstyret fungerer korrekt, og en grænseflade til angivelse af de variable bompengparametre og af indstillingerne vedrørende disse parametre.

Cartime Technologies løsning....

Køretøjsudstyret skal integreres på en sikker måde. Montering heraf skal være i overensstemmelse med forskrifterne vedrørende førerens synsfelt¹¹ i køretøjer og køretøjets indvendige indretning¹².

Cartime Technologies løsning....

Hvor det er relevant, skal bompenggeopkræverne informere førerne ved hjælp af skiltning langs vejen eller andre midler om kravet om at betale bompengge eller afgift for at færdes med et køretøj på et betalingsområde, og navnlig når de kører ind i eller forlader et betalingsområde.

Bompengesystemer baseret på mikrobølgeteknologi

Applikationer i den europæiske elektroniske bompenggetjeneste, der er baseret på mikrobølgeteknologi, skal understøtte:

- for EETS-udbydernes køretøjsudstyrs vedkommende: både EN15509 og ETSI ES 200674-1 og de tilhørende tekniske rapporter med henblik på implementering af protokol.
- for bompenggeopkrævernes faste og mobile vejsideudstyrs vedkommende: EN15509. I Italien kan bompenggeopkrævernes faste og mobile vejsideudstyr i stedet understøtte ETSI ES 200674-1 og de tilhørende tekniske rapporter med henblik på implementering af protokol.

Cartime Technologies løsning....

¹¹ Kommissionens direktiv 90/630/EØF af 30. oktober 1990 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 77/649/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende førerens synsfelt i motordrevne køretøjer (EFT L 341 af 6.12.1990, s. 20).

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/4/EF af 28. februar 2000 om ændring af Rådets direktiv 74/60/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende motordrevne køretøjers indre indretning (kabinens indre, bortset fra indvendige førerspejle, betjeningsorganernes udformning, tag eller skydetag, ryglæn og sædebagsider) (EFT L 87 af 8.4.2000, s. 22).

Bompengesystemer baseret på GNSS (Global Navigation Satellite System)

EETS-udbydere skal overvåge tilgængeligheden af positionsdata fra navigations- og positionsbestemmelsessatellitter.

EETS-udbydere skal informere bompungeopkræverne om vanskeligheder, de måtte have med at udarbejde bompungeangivelsesdata ud fra modtagelse af satellitsignaler. Bompungeopkræverne skal anvende de modtagne oplysninger til at identificere problemområder og om nødvendigt tilvejebringe forstærkning af positionsbestemmelsessignaler efter aftale med EETS-udbydere.

Cartime Technologies løsning....

Krav til drift og ledelse

1. Den europæiske elektroniske bompunge-tjeneste skal opfylde kravene i den europæiske lovgivning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger. Især skal der sikres overensstemmelse med direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF.

Cartime Technologies løsning....

2. Bompungeopkræverne og EETS-udbydere skal udarbejde beredskabsplaner til imødegåelse af omfattende afbrydelser i trafikstrømmene, hvis bompunge-tjenesten går ned.

Cartime Technologies løsning....

BILAG IV
INTEROPERABILITETSKOMPONENTERNES
OVERENSSTEMMELSE MED SPECIFIKATIONERNE
OG
ANVENDELSESEGNETHED

EF-OVERENSSTEMMELSESERKLÆRINGER

OVERENSSTEMMELSE MED SPECIFIKATIONER

Med henblik på vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse (herunder vejsideudstyr og grænseflader) i henhold til kravene i denne beslutning og alle relevante tekniske specifikationer skal producenten af interoperabilitetskomponenter, som skal bruges i den europæiske elektroniske bompengetjeneste, eller producentens bemyndigede repræsentant vælge procedurer blandt modulerne i beslutning 768/2008/EF. Efterfølgende skal producenten/repræsentanten udarbejde EF-overensstemmelseserklæringen om overensstemmelse med specifikationerne, hvor det er relevant, forudsat at et bemyndiget organ har udstedt en afprøvningsattest.

Krav til vores producent

Afhængigt af de valgte overensstemmelsesvurderingsmoduler i beslutning 768/2008/EF dækker EF-overensstemmelseserklæringen om overensstemmelse med specifikationer producentens selvevaluering eller vurdering foretaget af et eller flere bemyndigede organer af de enkelte interoperabilitetskomponenters iboende overensstemmelse med de specifikationer, der skal overholdes.

ANVENDELSESEGNETHED (TJENESTEYDELSENS INTEROPERABILITET)

Man vil kræve en typeafprøvning af systemet inden den iværksættes – vi skal sikre at en sådan test kan gennemføres

Interoperabilitetskomponenternes anvendelseegnethed vurderes ved at betjene og bruge dem under drift, idet komponenterne er indbygget i en eller flere bompenggeopkræveres EETS-bompengesystemer på den tilsigtede måde, mens køretøjsudstyret er i færdsel på det eller de pågældende bompenggeområder i en specificeret driftsperiode.

For at udføre en sådan typeafprøvning gennem driftserfaring, hvormed det skal demonstreres, at interoperabilitetskomponenten er interoperabel under drift, skal producenten eller EETS-udbyderen eller en bemyndiget repræsentant:

Krav til os som udbyder

- a) enten samarbejde direkte med bompenggeopkræveren(erne), på hvis område køretøjsudstyret skal være i færdsel. I så fald skal

producenten, EETS-udbyderen eller en bemyndiget repræsentant:

1. sætte en eller flere prøver, der er repræsentative for den planlagte produktion, i drift
2. overvåge interoperabilitetskomponenternes adfærd ved hjælp af en aftalt procedure, der overvåges af bompenggeopkræveren(erne)
3. fremlægge bevis for bompenggeopkræveren(erne) for, at alle dennes (disses) interoperabilitetskrav er opfyldt af interoperabilitetskomponenterne
4. udarbejde en erklæring om anvendelseegnethed, på betingelse af at bompenggeopkræveren(erne) har udstedt en anvendelseegnethedsattest. Anvendelseegnethedserklæringen gælder bompenggeopkræverens(ernes) vurdering af EETS-interoperabilitetskomponenternes anvendelseegnethed i EETS-miljøet hos denne (disse) bompenggeopkræver(e).

og bompenggeopkræveren(erne): (krav til bompenggeopkræveren – den der ejer arealet)

1. erklære sig enig(e) i programmet for validering af driftserfaring
2. godkende overvågningsproceduren for adfærd under drift i sine (deres) betalingsområder og udføre specifikke verifikationer
3. vurdere interoperabiliteten med sit (deres) eget system under drift
4. godtgøre anvendelseegnetheden til sine (deres) betalingsområder, såfremt interoperabilitetskomponenternes adfærd er vellykket.

b) eller ansøge et bemyndiget organ om assistance. I så fald skal

producenten, EETS-udbyderen eller en bemyndiget repræsentant:

1. sætte en eller flere prøver, der er repræsentative for den planlagte produktion, i drift
2. overvåge interoperabilitetskomponenternes adfærd ved hjælp af en aftalt procedure, der overvåges af det bemyndigede organ (harmoniseret med de tilhørende moduler i beslutning 768/2008/EF)

3. fremlægge bevis for det bemyndigede organ for, at alle krav i nærværende beslutning er opfyldt af interoperabilitetskomponenterne, herunder resultaterne af driftserfaring

4. udarbejde en EF-erklæring om anvendelseegnethed, på betingelse af at det bemyndigede organ har udstedt en anvendelseegnethedsattest. EF-anvendelseegnethedserklæringen gælder det bemyndigede organs vurdering/bedømmelse af EETS-interoperabilitetskomponenternes anvendelseegnethed i EETS-miljøet hos den eller de udvalgte bompenggeopkrævere, og navnlig i tilfælde hvor grænsefladerne indgår i forbindelse med de tekniske specifikationer, især af funktionel art, som skal kontrolleres.

og det bemyndigede organ skal:

1. tage hensyn til erklæringen om overensstemmelse med specifikationerne. Derfor skal der ikke ved afprøvningen under drift ske fornyet vurdering af typespecifikationerne, da de allerede er dækket af overensstemmelseserklæringen, bortset fra tilfælde hvor der er bevis for, at de opståede problemer med manglende interoperabilitet er forbundet med disse specifikationer

2. tilrettelægge samarbejdet med den (de) af producenten udvalgte bompenggeopkræver(re)

3. verificere den tekniske dokumentation og programmet for validering af driftserfaring

4. godkende overvågningsproceduren for adfærd under drift og udføre specifik overvågning

5. vurdere interoperabiliteten med bompenggeopkræverens(ernes) systemer og driftsprocesser under drift

6. udstede en anvendelseegnethedsattest, såfremt interoperabilitetskomponenternes adfærd er vellykket

7. udarbejde en forklarende rapport, hvis ikke interoperabilitetskomponenternes adfærd er vellykket. I rapporten skal der også gøres rede for problemer, der kan opstå som følge af, at en bompenggeopkrævers systemer og processer ikke er i overensstemmelse med relevante standarder og tekniske specifikationer. Hvis det er relevant, skal der fremsættes henstillinger i rapporten om, hvordan problemerne løses.

INDHOLDET AF EF-ERKLÆRINGERNE

EF-erklæringerne om overensstemmelse med specifikationerne og anvendelseegnethed og de ledsagende dokumenter skal være dateret og underskrevet.

Erklæringerne skal være affattet på det samme sprog som instrukserne og skal indeholde følgende:

- a) direktivhenvisninger **(dem skal vi kende)**
- b) navn og adresse på producenten, EETS-udbyderen eller den i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant (angiv firmanavn og fuld adresse og for den bemyndigede repræsentants vedkommende også producentens firmanavn) **(ved vi allerede nu hvem der skal producere?)**
- c) beskrivelse af interoperabilitetskomponenterne (fabrikat, type, version osv.) **(disse skal snarligt beskrives)**
- d) beskrivelse af den procedure, der skal følges for at udstede erklæring om overensstemmelse med specifikationer eller anvendelseegnethed **(Vi skal dokumentere at vi overholder specifikationerne og at produktet er anvendelseegnet)**
- e) alle de relevante krav, der er opfyldt af interoperabilitetskomponenterne, og navnlig deres anvendelsesbetingelser **(Vi skal sikre at disse komponenter er CE mærkede)**
- f) hvis det er relevant, navn og adresse på bompenggeopkræveren(erne)/det (de) bemyndigede organ(er), der er inddraget i proceduren for vurdering af overensstemmelsen med specifikationer eller anvendelseegnetheden
- g) hvis det er relevant, henvisning til de tekniske specifikationer
- h) identifikation af den underskriver, der har beføjelse til at indgå forpligtende aftaler på vegne af producenten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant.

BILAG V

MINIMUMSKRITERIER, SOM MEDLEMSSTATERNE SKAL TAGE HENSYN TIL, NÅR DE UDPEGER BEMYNDIGEDE ORGANER

- a) Organet skal godkendes i henhold til EN 45000-standarderne.
- b) Organet og det personale, der er ansvarligt for kontrollerne skal udføre disse kontroller med størst mulig faglig integritet og størst mulig teknisk kompetence og skal ikke være underlagt pres eller påvirket af incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne påvirke deres dømmekraft eller resultaterne af deres inspektion, især fra personer eller grupper af personer, som resultaterne af kontrollerne har betydning for.

Kunne vi bidrage til at definere nogle relevante organer, såsom Teknologisk Institut, TÜV, etc.

- c) Organet, dets direktør og personalet, der er ansvarligt for at udføre eller overvåge kontrollerne, må ikke blive inddraget, hverken direkte eller som bemyndiget repræsentant, i udformning, fremstilling, markedsføring eller vedligeholdelse af interoperabilitetskomponenter eller i anvendelsen heraf. Dette udelukker ikke muligheden for at udveksle teknisk information mellem producenten og dette organ.
- d) Organet skal være i besiddelse af eller have adgang til de midler, der er nødvendige for på fyldestgørende vis at udføre de tekniske og administrative opgaver, der er forbundet med kontrollerne.
- e) Det kontrolansvarlige personale skal være i besiddelse af:
 - korrekt teknisk og erhvervsfaglig uddannelse
 - et tilfredsstillende kendskab til de krav, der gælder for de kontroller, som de udfører, og en tilstrækkelig praktisk erfaring med disse kontroller
 - evne til at udarbejde attester, registertilførsler og rapporter, som udgør det officielle register over de udførte inspektioner.
- f) Det kontrolansvarlige personales uafhængighed skal garanteres. Ingen ansat må aflønnes på grundlag af antal udførte kontroller eller resultatet af disse kontroller.
- g) Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre erstatningsansvaret er dækket af staten i henhold til national lov, eller medmindre kontrollerne udføres direkte af medlemsstaten.
- h) Organets personale har tavshedspligt med hensyn til alt, hvad de erfarer under udøvelsen af deres hverv (undtagen over for de kompetente administrative myndigheder i den stat, hvor de varetager deres opgaver) i medfør af direktiv 2004/52/EF og nærværende beslutning eller bestemmelser i national lov, der gennemfører direktivet.

BILAG VI

KØRETØJSKLASSIFICERINGSPARAMETRE

GENERELLE BESTEMMELSER

- 1.1. Den serie køretøjsklassificeringsparametre, som den europæiske elektroniske bompengtjeneste skal understøtte, må ikke begrænse bompengeopkrævernes udvalg af betalingsplaner. Den europæiske elektroniske bompengtjeneste skal være fleksibel nok til at tillade, at serien af køretøjsklassificeringsparametre kan udvikle sig alt efter de behov, der måtte opstå i en overskuelig fremtid. **(kan vores system klare dette?) Hvorledes?**
- 1.2. For hver betalingsplan, som en bompengeopkræver anvender i et af sine betalingsområder, skal denne med henblik på opfyldelse af artikel 19 mindst tre måneder, inden betalingsplanen træder i kraft, oplyse, hvordan de anvendte køretøjsklassificeringsparametre og køretøjsbetalingskategorierne relaterer til hinanden. **(hvordan sikrer vi at dette kan ske?)**
- 1.3. For hver betalingsplan, som en bompengeopkræver anvender i et af sine betalingsområder, skal denne offentliggøre, hvordan køretøjsbetalingskategorierne og betalingsstrukturen relaterer til hinanden, jf. artikel 19. **(dette er bompengeopkræverens opgave)**

KØRETØJSKLASSIFICERINGSPARAMETRE

Med forbehold af de generelle bestemmelser i pkt. 1.1 ovenfor kan en bompengeopkræver som køretøjsklassificeringsparametre bruge:

- a) ethvert målbart køretøjsparameter, som kan måles entydigt af vejsideudstyr **(kan vores udtænkte parametre det?)**
- b) ethvert køretøjsparameter, som understøttes af standarderne EN15509 og ETSI ES 200674-1 og de tilhørende tekniske rapporter med henblik på implementering af protokol **(kender nogen til disse?)**

- c) køretøjsparametre, der er obligatoriske i registreringsdokumenter for køretøjer¹³, og køretøjsparametre, der er standardiseret i CEN ISO/TS24534 (og disse)
- d) de variable køretøjsklassificeringsparametre, som i øjeblikket bruges i bompengesystemer, f.eks. antal aksler (herunder hævede aksler) og om der er anhænger (og disse)
- e) følgende miljøparametre:
 - køretøjets emissionsklasse, dvs. dets miljøkategori i overensstemmelse med direktiv 88/77/EØF¹⁴ og 2006/38/EF¹⁵
 - et harmoniseret CO₂-relateret parameter, f.eks. den harmoniserede fællesskabskode V.7 i registreringsdokumenter for køretøjer.

Vi skal sikre at vores system overholder de miljømæssige krav som er noteret – hvorledes sikrer vi dette?

Når et køretøj befærder et betalingsområde, skal det monterede køretøjsudstyr være i stand til at kommunikere sine køretøjsklassificeringsparametre og statusoplysninger for køretøjsenheden til bompenggeopkræverens udstyr, der overvåger bompenggeangivelsen.

¹³ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/127/EF af 23. december 2003, EUT L 10 af 16.1.2004, s. 29.

¹⁴ Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer, EFT L 36 af 9.2.1988, s. 33, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF af 28. september 2005, EUT L 275 af 20.10.2005, s. 1.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/38/EF af 17. maj 2006 om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EUT L 157 af 9.6.2006, s. 8.

NYE KØRETØJSKLASSIFICERINGSPARAMETRE

I tilfælde af at en bompenggeopkræver agter at indføre nye køretøjsklassificeringsparametre, skal medlemsstaten, hvor bompenggeopkræveren er registreret, informere Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom. Kommissionen skal henvise sagen til udvalget for elektronisk opkrævning af bompengge ifølge artikel 5, stk. 1, i direktiv 2004/52/EF og afgive udtalelse inden seks måneder i henhold til proceduren i artikel 5, stk. 2, i direktiv 2004/52/EF.

NYE BETALINGSPLANER

Hvis en ny betalingsplan bygger på køretøjsklassificeringsparametre, der allerede er i brug på mindst ét EETS-område, skal EETS-udbyderen understøtte den nye betalingsplan pr. ikrafttrædelsesdatoen. **(vi skal således danne os et indtryk af hvilke parametre man ønsker at åbne op med)**

Hvis der med en ny betalingsplan indføres et eller flere nye køretøjsklassificeringsparametre, skal proceduren i henhold til bilag VI, afsnit 3, følges.