

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► B **DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2004/52/WE**
z dnia 29 kwietnia 2004 r.
w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie
(Tekst mający znaczenie dla EOG)
(Dz.U. L 166 z 30.4.2004, str. 124)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 219/2009 z dnia 11 marca 2009 r.	L 87	109	31.3.2009



**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
2004/52/WE**

z dnia 29 kwietnia 2004 r.

**w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat
drogowych we Wspólnocie**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 7 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-
Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Poprzez rezolucję z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie rozwoju telematyki w transporcie drogowym, w szczególności w odniesieniu do elektronicznego pobierania opłat (EFC) ⁽⁴⁾, Rada wezwała Komisję oraz Państwa Członkowskie do opracowania strategii w zakresie zharmonizowania systemów EFC w celu osiągnięcia właściwego poziomu interoperacyjności na poziomie europejskim. Komunikat Komisji w sprawie interopertywnych systemów elektronicznego pobierania opłat w Europie był pierwszym etapem tej strategii.
- (2) Większość Państw Członkowskich, które zainstalowały systemy elektronicznego pobierania opłat w celu finansowania kosztów infrastruktury drogowej lub w celu pobierania opłat za korzystanie z dróg (zwane dalej wspólnie „systemy opłat elektronicznych”), stosuje technologię mikrofalową krótkiego zasięgu oraz częstotliwości zbliżone do 5,8 GHz, jednak obecnie te systemy nie są całkowicie kompatybilne. Prace w zakresie technologii mikrofalowej podjęte przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) zaowocowały w styczniu 2003 r. przygotowaniem norm technicznych ustalając kompatybilność równą 5,8 GHz w odniesieniu do systemów mikrofalowych opłat elektronicznych, w następstwie przyjęcia wstępnych norm technicznych w 1997 r. Jednakże te wstępne normy nie obejmują wszystkich systemów wydzielonej komunikacji krótkiego zasięgu (DSRC) 5,8 GHz funkcjonujących we Wspólnocie, a obejmują dwa warianty, które nie są całkowicie kompatybilne. Są one oparte na modelu współdziałania systemów otwartych (OSI) zdefiniowanym przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną w odniesieniu do komunikacji pomiędzy systemami komputerowymi;
- (3) Producenci urządzeń oraz zarządzający infrastrukturą uzgodnili jednak, w ramach Wspólnoty, aby wytwarzać produkty interopertywne oparte na istniejących systemach DSRC 5,8 GHz. Urządzenia, które będzie należało udostępnić użytkownikom powinny być zdolne do komunikowania się z technologiami, które mogą być wyłącznie stosowane w nowych systemach opłat elektronicznych, które mają być wykorzystywane we Wspólnocie po dniu 1

⁽¹⁾ Dz.U. C 32 z 5.2.2004, str. 36.

⁽²⁾ Dz.U. C 73 z 23.3.2004, str. 54.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 18 grudnia 2003 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 22 marca 2004 r. (Dz.U. C 95 E z 20.4.2004, str. 53) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 20 kwietnia 2004 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 194 z 25.6.1997, str. 5.

▼B

stycznia 2007 r., mianowicie technologia pozycjonowania satelitarnego, technologia łączności ruchomej przy wykorzystaniu norm GSM-GPRS oraz technologii mikrofalowej 5,8 GHz;

- (4) Istotne jest, aby prace normalizacyjne zostały ukończone tak szybko jak jest to możliwe, w celu ustalenia norm technicznych zapewniających kompatybilność techniczną pomiędzy systemami opłat elektronicznych opartymi na technologii mikrofalowej 5,8 GHz oraz technologiach pozycjonowania satelitarnego i łączności ruchomej, dla uniknięcia dalszego rozdrobnienia rynku;
- (5) Niezbędne jest zapewnienie powszechnego wykorzystywania systemów opłat elektronicznych w Państwach Członkowskich oraz państwach sąsiednich. Powstaje także potrzeba posiadania systemów interoperacyjnych dopasowanych do dalszego rozwoju polityki pobierania opłat drogowych na poziomie wspólnotowym oraz dalszego rozwoju technicznego.
- (6) Systemy opłat elektronicznych powinny być interoperacyjne i oparte na jawnych i powszechnych normach, dostępne na zasadach niedyskryminacyjnych dla wszystkich dostawców systemu;
- (7) W ramach wprowadzania nowych systemów opłat elektronicznych należy udostępnić odpowiednie urządzenia, aby zapobiec dyskryminacji pomiędzy zainteresowanymi przedsiębiorstwami;
- (8) W szczególności, z uwagi na ich dużą elastyczność i uniwersalność, stosowanie nowych technologii pozycjonowania satelitarnego (GNSS) oraz łączności ruchomej (GSM/GPRS) w systemach opłat elektronicznych może służyć spełnieniu wymogów nowych polityk w zakresie opłat drogowych zaprojektowanych na poziomie Wspólnoty i Państw Członkowskich. Technologie te umożliwiają policzenie dużej liczby kilometrów z uwzględnieniem kategorii dróg, bez konieczności kosztownych inwestycji w infrastrukturę. Technologie te otwierają również możliwości związane z nowymi usługami w zakresie bezpieczeństwa i informacji dla podróżujących, takich jak automatyczny alarm uruchamiany przez pojazd uległy wypadkowi, wskazujący położenie pojazdu oraz informacje w czasie rzeczywistym dotyczące warunków ruchu drogowego, natężenia ruchu drogowego oraz czasu podróży. W odniesieniu do pozycjonowania satelitarnego, projekt Galileo rozpoczęty przez Wspólnotę w 2002 r. ma na celu zapewnienie, do 2008 r., usług informacyjnych o wyższej jakości niż usługi zapewnione przez obecne systemy nawigacji satelitarnej oraz takie, które byłyby optymalne dla usług telematycznej drogowej. Pilotażowy system Europejskiego Geostacjonarnego Systemu Pokrycia Nawigacyjnego (EGNOS), stanie się funkcjonalny już w 2004 r., zapewniając podobne rezultaty. Jednakże te innowacyjne systemy mogą powodować problemy dotyczące wiarygodności kontroli oraz w związku z zapobieganiem nadużyciom finansowym. Jednakże z uwagi na istotne zalety określone powyżej, stosowanie technologii pozycjonowania satelitarnego oraz łączności ruchomej jest zasadniczo zalecane w ramach wprowadzania nowych systemów opłat elektronicznych;
- (9) Rozprzestrzenianie się technologii związanych z systemami opłat elektronicznych już stosowanych lub planowanych w najbliższych latach (głównie mikrofałe 5,8 GHz, pozycjonowanie satelitarne oraz łączność ruchoma) i upowszechnianie specyfikacji nałożonych przez Państwa Członkowskie i kraje sąsiednie w odniesieniu do systemów opłat elektronicznych może utrudniać zarówno sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego jak i realizację celów polityki transportowej. Taka sytuacja może prowadzić do upowszechnienia niekompatybilnych i kosztownych skrzynek elektronicznych w kabinie kierowcy pojazdów ciężarowych oraz do popełniania błędów przez kierowców przy korzystaniu z nich skutkujące, na przykład

▼B

niezamierzonym unikaniem płatności. Takie rozprzestrzenienie jest niemożliwe do zaakceptowania dla użytkowników oraz producentów pojazdów z uwagi na koszty, bezpieczeństwo jak również z przyczyn prawnych.

- (10) Sztuczne bariery dla funkcjonowania rynku wewnętrznego powinny zostać usunięte, przy jednoczesnym umożliwieniu Państw Członkowskim oraz Wspólnocie realizowania nadal różnych polityk w zakresie opłat drogowych w odniesieniu do wszystkich rodzajów pojazdów, na poziomie lokalnym, krajowym i międzynarodowym. Urządzenia zainstalowane w pojazdach powinny umożliwiać, aby te polityki w zakresie opłat drogowych były realizowane zgodnie z zasadami niedyskryminacji pomiędzy obywatelami wszystkich Państw Członkowskich. Interoperacyjność systemów opłat elektronicznych na poziomie wspólnotowym powinna być zatem zapewniona tak szybko jak to możliwe.
- (11) Uzasadnione jest zainteresowanie kierowców poprawą jakości usług dotyczących infrastruktury drogowej, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa, jak również istotnym ograniczeniem zatorów przy punktach pobierania opłat, zwłaszcza w dniach o dużym natężeniu ruchu oraz przy szczególnie zatłoczonych punktach sieci drogowej. Zdefiniowanie europejskiej usługi opłaty elektronicznej musi odpowiedzieć na to zainteresowanie. Należy ponadto przyjąć przepisy mające na celu zapewnienie, aby przewidziane technologie oraz elementy składowe mogły być również, w takim zakresie w jakim jest to technicznie możliwe, połączone z innymi elementami pojazdów, w szczególności tachografem elektronicznym oraz urządzeniami służącymi do wzywania pomocy. Systemy intermodalne nie powinny być wyłączone na późniejszym etapie.
- (12) Możliwość dopuszczenia innych, przyszłych zastosowań, uzupełniających do pobierania opłat powinna być zapewniona poprzez zamontowanie odpowiednich urządzeń;
- (13) Europejska usługa opłaty elektronicznej powinna zapewnić interoperacyjność na technicznym, umownym i proceduralnym poziomie, obejmując:
 - a) jedną umowę pomiędzy klientami a podmiotami oferującymi usługę, zgodną z umownym zbiorem reguł umożliwiającym wszystkim podmiotom i/lub emitentom świadczenie usługi dającej dostęp do całej sieci;
 - b) zbiór norm i wymogów technicznych umożliwiających sektorowi zapewnienie urządzeń niezbędnych do świadczenia usługi.
- (14) Interoperacyjność umowna stanowi potencjał w zakresie istotnego ułatwienia dla niektórych użytkowników dróg oraz w zakresie znaczących oszczędności w zarządzaniu dla użytkowników korzystających z dróg w celach gospodarczych.
- (15) Systemy opłat elektronicznych istotnie przyczyniają się do zmniejszenia ryzyka wypadków, tym samym zwiększając bezpieczeństwo drogowe, do ograniczenia ilości transakcji gotówkowych oraz do ograniczenia zatorów przy punktach pobierania opłat, zwłaszcza w dniach o dużym natężeniu ruchu. Systemy opłat elektronicznych ograniczają również negatywny wpływ na środowisko naturalne pojazdów oczekujących i ponownie uruchamianych oraz zatorów, jak również wpływ na środowisko naturalne związany z instalacją nowych punktów pobierania opłat lub rozbudową istniejących;
- (16) Biała Księga dotycząca europejskiej polityki transportowej na 2010 r. określa cele związane z bezpieczeństwem oraz płynnością ruchu drogowego. Interoperacyjne inteligentne usługi i systemy transportowe są ważnym instrumentem w osiągnięciu tych celów.

▼B

- (17) Wprowadzenie systemów opłat elektronicznych wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych. Takie przetwarzanie powinno być przeprowadzane zgodnie z regulami wspólnotowymi, określonymi między innymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 95/46/WE z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych ⁽¹⁾ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej ⁽²⁾. Prawo do ochrony danych osobowych jest w sposób wyraźny uznane przez art. 8 Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej;
- (18) Automatyczne obciążanie opłatami rachunków bankowych lub rachunków kart kredytowych/debetowych, które są założone gdziekolwiek, we Wspólnocie lub poza, jest zależne od całkowicie funkcjonalnych wspólnotowych obszarów płatności z niedyskryminacyjnymi opłatami za usługi.
- (19) Systemy pobierania opłat elektronicznych, które są wdrażane w Państwach Członkowskich powinny spełniać następujące podstawowe kryteria: system powinien być przygotowany do włączenia przyszłych technologicznych i systemowych ulepszeń oraz uzupełnień, bez konieczności kosztownej redukcji starszych modeli i metod; koszty zaadoptowania systemów przez użytkowników korzystających z dróg w celach gospodarczych jak i prywatnych użytkowników powinny być nieznaczne w porównaniu do korzyści dla tych użytkowników dróg, jak również dla społeczeństwa jako całości; wprowadzenie systemu w każdym Państwie Członkowskim powinno być dokonane na zasadach ze wszech miar niedyskryminacyjnych pomiędzy krajowymi użytkownikami dróg a użytkownikami dróg z innych Państw Członkowskich.
- (20) Ze względu na to, iż cele niniejszej dyrektywy, w szczególności interoperacyjność systemów opłat elektronicznych w ramach rynku wewnętrznego oraz wprowadzenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej obejmujące całą wspólnotową sieć drogową, w ramach której opłaty są pobierane, nie mogą być w dostatecznym stopniu osiągnięte przez Państwa Członkowskie, natomiast, z uwagi na ich wymiar europejski, możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie wspólnotowym. Wspólnota może podejmować środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów.
- (21) Należy zapewnić włączenie zainteresowanych stron (takich jak podmioty świadczące usługi związane z opłatami, zarządzających infrastrukturą, branż elektronicznej i motoryzacyjnej oraz użytkowników) do konsultacji prowadzonych przez Komisję w zakresie technicznych i umownych aspektów tworzenia europejskiej usługi opłaty elektronicznej. Tam gdzie jest to stosowne, Komisja powinna również zasięgać opinii organizacji pozarządowych działających w dziedzinach ochrony prywatności, bezpieczeństwa drogowego oraz ochrony środowiska naturalnego;
- (22) W celu stworzenia europejskiej usługi opłaty elektronicznej niezbędne będzie przede wszystkim ustanowienie wytycznych, które zostaną określone przez Komitet ds. Opłat Elektronicznych ustanowiony na mocy niniejszej dyrektywy;

⁽¹⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, str. 37.

▼B

- (23) Niniejsza dyrektywa nie narusza swobody Państw Członkowskich w zakresie ustanawiania reguł dotyczących pobierania opłat w zakresie infrastruktury drogowej oraz kwestii podatkowych.
- (24) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny być przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1***Cel i zakres**

1. Niniejsza dyrektywa określa warunki niezbędne do zapewnienia interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie. Niniejszą dyrektywę stosuje się do elektronicznego pobierania wszystkich rodzajów opłat drogowych, w ramach całej wspólnotowej sieci drogowej, miejskich i międzymiastowych autostrad, większych i mniejszych dróg oraz różnych konstrukcji, takich jak tunele, mosty oraz promy.
2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:
 - a) systemów opłat drogowych w odniesieniu do których nie funkcjonuje pobieranie opłat środkami elektronicznymi;
 - b) systemów elektronicznych opłat drogowych, które nie wymagają instalowania urządzeń pokładowych;
 - c) małych, ściśle lokalnych systemów opłat drogowych w odniesieniu do których koszty dostosowania do wymagań niniejszej dyrektywy byłyby nieproporcjonalne do korzyści.
3. W celu osiągnięcia celu określonego w ust. 1, tworzy się europejską usługę opłaty elektronicznej. Usługa ta, ma charakter uzupełniającej wobec krajowych usług opłaty elektronicznej w Państwach Członkowskich i zapewnia interoperacyjność w ramach całej Wspólnoty, w odniesieniu do użytkowników systemów opłat elektronicznych, które zostały już wprowadzone w Państwach Członkowskich oraz tych systemów, które mają być wprowadzone w przyszłości w ramach niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 2***Rozwiązania techniczne**

1. Wszystkie nowe systemy opłat elektronicznych wprowadzone do użytku od dnia 1 stycznia 2007 r., do celów przeprowadzania transakcji związanych z opłatami elektronicznymi, stosują jedną lub kilka spośród następujących technologii:
 - a) pozycjonowanie satelitarne;
 - b) łączność ruchoma stosująca normę GSM-GPRS (GSM TS 03.60/23 060);
 - c) technologia mikrofalowa 5,8 GHz.
2. Europejska usługa opłaty elektronicznej zostaje wprowadzona do użytku na podstawie art. 3 ust. 1. Operatorzy powinni udostępnić zainteresowanym użytkownikom urządzenia pokładowe odpowiednie do korzystania ze wszystkich systemów opłat elektronicznych będących w użytku w Państwach Członkowskich z zastosowaniem technologii określonych w ust. 1 oraz które są przystosowane do korzystania we wszystkich rodzajach pojazdów, zgodnie z harmonogramem wskazanym

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼B

w art. 3 ust. 4. Urządzenia te są co najmniej interoperacyjne i zdolne do komunikowania ze wszystkimi systemami działającymi w Państwach Członkowskich z wykorzystaniem jednej lub więcej technologii wymienionych w ust. 1. Szczegółowe uzgodnienia w tym zakresie są określane przez Komitet, o którym mowa w art. 5 ust. 1, łącznie z uzgodnieniami dotyczącymi dostępności urządzeń pokładowych w celu zaspokojenia potrzeb zainteresowanych użytkowników.

3. Zaleca się, aby nowe systemy opłat elektronicznych wprowadzone do użytku po przyjęciu niniejszej dyrektywy wykorzystywały technologie pozycjonowania satelitarne oraz łączności ruchomej wymienione w ust. 1. Z uwagi na możliwe przechodzenie od systemów wykorzystujących inne technologie do systemów wykorzystujących powyższe technologie, Komisja, w porozumieniu z Komitetem określonym w art. 5 ust. 1, do dnia 31 grudnia 2009 r. sporządzi sprawozdanie. Sprawozdanie to obejmuje badanie wykorzystania każdej z technologii określonej w ust. 1, jak również analizę stosunku kosztów do korzyści. Jeżeli jest to stosowne, sprawozdaniu Komisji towarzyszyć będzie wniosek do Parlamentu Europejskiego oraz Rady dotyczący strategii w zakresie przechodzenia od jednego systemu do drugiego.

4. Bez uszczerbku dla ust. 1, urządzenia pokładowe mogą być również dostosowane do innych technologii, pod warunkiem że nie prowadzi to do dodatkowych obciążeń użytkowników lub stworzenia dyskryminacji pomiędzy nimi. W odpowiednich przypadkach urządzenia pokładowe mogą być połączone z elektronicznym tachografem pojazdu.

5. W przypadku gdy Państwa Członkowskie posiadają systemy opłat, podejmują one niezbędne środki mające na celu zwiększenie wykorzystania systemów elektronicznych opłat. Państwa Członkowskie dążą do zapewnienia, aby najpóźniej do dnia 1 stycznia 2007 r. przynajmniej 50 % ruchu drogowego w każdym punkcie pobierania opłat mogło wykorzystywać systemy opłat elektronicznych. Pasy ruchu na których stosuje się elektroniczne pobieranie opłat mogą być również wykorzystywane do pobierania opłat innymi sposobami, z należyтым uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa.

6. Prace interoperacyjne w zakresie istniejących technologii pobierania opłat podejmowane w związku z europejską usługą opłaty elektronicznej zapewniają pełną kompatybilność i połączenie tych technologii z technologiami określonymi w ust. 1 oraz związanych z nimi urządzeń ze sobą.

7. Państwa Członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobistych niezbędne do funkcjonowania europejskiej usługi opłaty elektronicznej było przeprowadzane zgodnie ze wspólnotowymi regulacjami chroniącymi wolności i podstawowe prawa osób fizycznych, łącznie z ich prywatnością oraz zapewniają, aby w szczególności przestrzegane były przepisy dyrektyw 95/46/WE i 2002/58/WE.

*Artykuł 3***Stworzenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej**

1. Tworzy się europejską usługę opłaty elektronicznej, która obejmuje wszystkie sieci drogowe we Wspólnocie, w których opłaty lub opłaty za użytkowanie dróg są pobierane środkami elektronicznymi. Ta usługa opłaty elektronicznej zostanie zdefiniowana za pomocą umownego zbioru reguł umożliwiającego wszystkim operatorom i/lub emitentom świadczenie usługi, zbioru norm i wymogów technicznych oraz jednej umowy subskrypcyjnej pomiędzy klientami i operatorami i/lub emitentami oferującymi usługę. Umowa ta przyznaje dostęp do usługi w ramach całej sieci, a subskrypcje są udostępniane przez operatora jakiegokolwiek części sieci i/lub przez emitenta.

2. Europejska usługa opłaty elektronicznej jest niezależna od podstawowych decyzji podjętych przez Państwa Członkowskie mających na

▼ B

celu nałożenie opłat na określone rodzaje pojazdów, od poziomów opłat oraz od celu, jaki mają nakładane opłaty. Usługa ta odnosi się jedynie do sposobu pobierania opłat. Usługa umożliwia zawieranie umów niezależnie od miejsca rejestracji pojazdu, przynależności państwowej stron umowy, w odniesieniu do których opłata jest naliczana.

3. System umożliwia rozwijanie intermodalności bez tworzenia niekorzystnych warunków dla innych środków transportu.

4. W przypadku gdy Państwa Członkowskie posiadają krajowe systemy elektronicznego pobierania opłat, zapewniają one, aby operatorzy i/lub emitenci oferowali swoim klientom europejską usługę opłaty elektronicznej zgodnie z następującym harmonogramem:

- a) w odniesieniu do pojazdów o masie przekraczającej 3,5 tony oraz w odniesieniu do wszystkich pojazdów, które są uprawnione do przewożenia więcej niż dziewięciu pasażerów (kierowca + 8), przynajmniej trzy lata po podjęciu decyzji w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej, określonej w art. 4 ust. 4;
- b) w odniesieniu do wszystkich innych rodzajów pojazdów, przynajmniej pięć lat po podjęciu decyzji w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej, określonej w art. 4 ust. 4.

*Artykuł 4***Charakterystyka europejskiej usługi opłaty elektronicznej**

1. Europejska usługa opłaty elektronicznej oparta jest na kwestiach wymienionych w załączniku do niniejszej dyrektywy.

▼ M1

2. Tam, gdzie jest to stosowne, załącznik ten może być dostosowywany ze względów technicznych. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 2.

▼ B

3. Europejska usługa opłaty elektronicznej wykorzystuje rozwiązania techniczne określone w art. 2, stosując specyfikacje publicznie dostępne.

▼ M1

4. Komisja podejmuje decyzje odnoszące się do definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 2. Takie decyzje są podejmowane jedynie wtedy, gdy wszystkie warunki, ocenione na podstawie odpowiednich badań, są spełnione, aby umożliwić funkcjonowanie interoperacyjności ze wszystkich punktów widzenia, łącznie z warunkami technicznymi, prawnymi oraz gospodarczymi.

5. Komisja podejmuje decyzje techniczne odnoszące się do realizacji europejskiej usługi opłaty elektronicznej. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 2.

▼ B

7. Komisja, zgodnie z procedurą określoną w dyrektywie 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych ⁽¹⁾, zwraca się do właściwych organów normalizacyjnych, w szczególności do CEN o niezwłoczne podjęcie wszelkich niezbędnych starań w celu przyjęcia norm mających zastosowanie do systemów

⁽¹⁾ Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.

▼B

opłat elektronicznych w odniesieniu do technologii wymienionych w art. 2 ust. 1.

8. Urządzenia związane z europejską usługą opłaty elektronicznej są zgodne w szczególności z wymaganiami dyrektywy 1999/5/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 marca 1999 r. w sprawie urządzeń radiowych i końcowych urządzeń telekomunikacyjnych oraz wzajemnego uznawania ich zgodności ⁽¹⁾ oraz dyrektywy Rady 89/336/EWG z dnia 3 maja 1989 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej ⁽²⁾.

▼M1*Artykuł 5***Procedura komitetu**

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Opłat Elektronicznych.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

▼B*Artykuł 6***Transpozycja**

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 20 listopada 2005 r. oraz niezwłocznie przesyłają Komisji teksty tych przepisów wraz z tabelą korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

*Artykuł 7***Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

*Artykuł 8***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 91 z 7.4.1999, str. 10. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) Nr 1882/2003.

⁽²⁾ Dz.U. L 139 z 23.5.1989, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 93/68/EWG (Dz.U. L 220 z 30.8.1993, str. 1).



ZAŁĄCZNIK

Kwestie potrzebne do zdefiniowania i wprowadzenia europejskiej usługi opłaty elektronicznej

Kwestie wymienione poniżej są istotne dla zdefiniowania i wprowadzenia europejskiej usługi opłaty elektronicznej utworzonej na podstawie niniejszej dyrektywy. Wśród tych kwestii wyróżnia się zagadnienia techniczne, proceduralne i prawne:

Kwestie techniczne:

- a) procedury operacyjne odnoszące się do usługi: subskrypcja, instrukcje użytkownika, instalacja oraz zamocowanie urządzeń pokładowych w pojazdach, przetwarzanie transakcji w punktach pobierania opłat, lub naliczania ciągłego, procedury odzyskiwania danych transakcji na wypadek awarii lub wadliwego działania urządzeń, systemy kontroli, fakturowanie oraz pobieranie należności, serwis posprzedażny, obsługa klienta, określenie poziomu usług oferowanych klientom; przy ustalaniu takich procedur operacyjnych, uwzględnić istniejące procedury w Państwach Członkowskich;
- b) specyfikacje funkcjonalne usługi: opis funkcji urządzeń pokładowych oraz urządzeń naziemnych;
- c) techniczne specyfikacje urządzeń naziemnych oraz pokładowych wspomagających usługę i normy, procedury certyfikacyjne oraz ograniczenia których należy przestrzegać;
- d) prace w zakresie uruchomienia oraz prace następcze angażujące właściwe organy normalizacyjne i wszelkie uzupełnienia do stosowanych norm oraz norm wstępnych do celów zapewnienia interoperacyjności;
- e) specyfikacje w zakresie instalowania urządzeń pokładowych;
- f) modele operacyjne: dokładne określenie algorytmów operacyjnych dla każdego odmiennego rodzaju opłaty (opłaty stałopozycyjne lub naliczanie ciągłe) oraz określenie danych wymienianych pomiędzy urządzeniami pokładowymi i naziemnymi i określenie formatów danych;
- g) uzgodnienia dotyczące dostępności urządzeń pokładowych mające na celu zaspokojenie potrzeb wszystkich zainteresowanych użytkowników;

Kwestie proceduralne:

- h) procedury sprawdzania przydatności technicznej urządzeń pokładowych, sprzętu drogowego oraz sposobu, w jaki urządzenia są instalowane w pojazdach;
- i) wskaźniki służące do klasyfikacji pojazdów: zatwierdzenie wspólnotowego wykazu parametrów technicznych spośród których każde Państwo Członkowskie dokona wyboru tych, które zamierza wykorzystać w ramach swojej polityki pobierania opłat. Wskaźniki odzwierciedlać będą cechy fizyczne, napędowe oraz środowiskowe pojazdu. Ustalenie klas samochodów oparte na tych wskaźnikach pozostanie w sferze uznania Państw Członkowskich;
- j) wykonywanie procedur rozwiązywania określonych spraw, takich jak jakiegokolwiek rodzaj wadliwego działania. Odnosi się to w szczególności do spraw, w których podmiot pobierający opłatę drogową i klient pochodzą z różnych państw;

Kwestie prawne:

- k) zatwierdzenie wybranych rozwiązań technicznych pod względem zgodności z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi ochrony wolności i podstawowych praw osób fizycznych, łącznie z ich prywatnością. W szczególności niezbędne będzie zapewnienie przestrzegania przepisów dyrektywy 95/46/WE i dyrektywy 2002/58/WE;
- l) określenie niedyskryminacyjnych wspólnych reguł oraz minimalnych wymagań, których potencjalni usługodawcy powinni przestrzegać przy świadczeniu usług;
- m) ocena możliwości harmonizowania przepisów wykonawczych dotyczących elektronicznych opłat drogowych;
- n) protokół ustaleń pomiędzy podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie opłat drogowych, umożliwiający stosowanie europejskiej usługi opłaty elektronicznej, łącznie z procedurami dotyczącymi rozwiązywania sporów.