



UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

Bruselas, 20 de febrero de 2019
(OR. en)

2017/0128 (COD)

PE-CONS 69/18

TRANS 600
CODEC 2178

ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto:	DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (versión refundida)
---------	---

DIRECTIVA (UE) 2019/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de...

**relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera
y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información
sobre el impago de cánones de carretera en la Unión
(versión refundida)**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario³,

¹ DO C 81 de 2.3.2018, p. 181.

² DO C 176 de 23.5.2018, p. 66.

³ Posición del Parlamento Europeo de 14 de febrero de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de....

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹ ha sido modificada de forma sustancial. Dado que deben hacerse nuevas modificaciones y en aras de la claridad, conviene proceder a la refundición de dicha Directiva.
- (2) Es conveniente establecer la generalización del despliegue de los sistemas de telepeaje de carretera en los Estados miembros y en los países vecinos y disponer, en la medida de lo posible, de sistemas fiables, fáciles de usar y rentables adaptados al futuro desarrollo de la política de tarificación a escala de la Unión y a los futuros avances tecnológicos. Por consiguiente, es necesario que los sistemas de telepeaje de carretera sean interoperables para reducir el coste y las cargas relacionados con el pago de peajes en toda la Unión.
- (3) Los sistemas de peaje electrónicos interoperables contribuyen a la consecución de los objetivos definidos por el Derecho de la Unión en materia de peajes de carretera.
- (4) La falta de interoperabilidad constituye un problema importante en los sistemas de telepeaje de carretera en los que el canon de carretera adeudado está vinculado a la distancia recorrida por el vehículo (peajes basados en la distancia) o al paso del vehículo por un punto concreto (por ejemplo, peajes de cordón). Las disposiciones relativas a la interoperabilidad de sistemas de telepeaje de carretera deben, por tanto, aplicarse únicamente a estos sistemas y no deben aplicarse a los sistemas en los que el canon de carretera adeudado está vinculado al tiempo que el vehículo ha pasado en la infraestructura de peaje (por ejemplo, sistemas basados en el tiempo como las viñetas).

¹ Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad (DO L 166 de 30.4.2004, p. 124).

- (5) El control transfronterizo del cumplimiento de la obligación de pago de cánones de carretera constituye un problema importante en todo tipo de sistemas, ya sean basados en la distancia o en el tiempo o peajes de cordón, tanto electrónicos como manuales. Por tanto, a fin de hacer frente al problema del control del cumplimiento transfronterizo de la obligación en caso de impago de los cánones de carretera, deben aplicarse a todos estos sistemas las disposiciones relativas al intercambio transfronterizo de información.
- (6) En el Derecho nacional, el impago de un canon de carretera puede considerarse infracción administrativa o infracción penal. La presente Directiva debe aplicarse con independencia de la calificación de la infracción.
- (7) Al no existir una clasificación coherente de las tasas de aparcamiento para toda la Unión, y debido al carácter indirecto de la relación entre estas y la utilización de las infraestructuras, las tasas de aparcamiento deben quedar excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva.
- (8) La interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera requiere cierto grado de armonización de la tecnología utilizada y de las interfaces entre componentes de interoperabilidad.
- (9) Se debe dar apoyo a la armonización de tecnologías e interfaces mediante el desarrollo y mantenimiento de unas normas abiertas y públicas adecuadas, que estén disponibles para todos los suministradores de sistemas sobre una base no discriminatoria.

- (10) A los efectos de que satisfagan, con sus equipos instalados a bordo (EIB), las tecnologías de comunicación requeridas, debe autorizarse a los proveedores del Servicio Europeo de Telepeaje (SET) a utilizar otros equipos y sistemas informáticos de que ya disponga el vehículo, como los sistemas de navegación o los dispositivos móviles, y a conectarse con ellos.
- (11) Las características específicas de los sistemas de telepeaje de carretera que actualmente se aplican a los vehículos ligeros han de tenerse en cuenta. Habida cuenta de que ninguno de esos sistemas de telepeaje de carretera utiliza actualmente la localización por satélite ni las comunicaciones móviles, debe autorizarse a los proveedores del SET, durante un período limitado, a proporcionar a los usuarios de vehículos ligeros EIB adecuados para ser utilizados únicamente con la tecnología de microondas a 5,8 GHz. Esta excepción debe entenderse sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a implantar peajes por satélite para vehículos ligeros.
- (12) Los sistemas de peaje basados en la tecnología de reconocimiento automático de matrículas (RAM) requieren más controles manuales de las transacciones de peaje en el servicio interno que los sistemas que utilizan EIB. Los sistemas que utilizan EIB son más eficientes para grandes dominios de telepeaje, y los sistemas que utilizan tecnología RAM son más adecuados para dominios reducidos, como los peajes urbanos, donde el uso de EIB generaría cargas administrativas o costes desproporcionados. La tecnología RAM puede resultar útil particularmente cuando se combina con otras tecnologías.
- (13) A la vista de los avances tecnológicos conectados con soluciones basadas en la tecnología RAM, debe alentarse a los organismos de normalización a que definan las normas técnicas necesarias.

- (14) Los derechos y obligaciones específicos de los proveedores del SET deben aplicarse a entidades que prueben el cumplimiento de determinados requisitos y estén registradas como proveedores del SET en los Estados miembros donde están establecidas.
- (15) Los derechos y obligaciones específicos de los principales agentes del SET, es decir, los proveedores del SET, los perceptores de peaje y los usuarios del SET, deben definirse claramente para garantizar que el mercado funcione de forma justa y eficaz.
- (16) Resulta particularmente importante salvaguardar determinados derechos de los proveedores del SET, como el derecho a la protección de datos sensibles desde el punto de vista comercial, sin que ello repercuta negativamente en la calidad de los servicios suministrados a los perceptores de peaje y los usuarios del SET. En especial, se le debe exigir al perceptor de peaje que no divulgue datos sensibles desde el punto de vista comercial a ninguno de los competidores del proveedor del SET. La cantidad y el tipo de datos que faciliten los proveedores del SET a los perceptores de peaje, a fin de calcular y aplicar los peajes o de cerciorarse del cálculo del peaje aplicado a los vehículos de usuarios del SET por los proveedores del SET, debe limitarse al mínimo estrictamente necesario.
- (17) Debe exigirse a los proveedores del SET que cooperen plenamente con los perceptores de peaje por lo que respecta a su labor de control efectivo del cumplimiento de la obligación de pago de cánones, de modo que se incremente la eficacia general de los sistemas de telepeaje de carretera. Por tanto, cuando se sospeche el impago de un canon de carretera, debe autorizarse a los perceptores de peaje a solicitar al proveedor del SET datos relativos al vehículo y al propietario o el titular del vehículo que sea cliente del proveedor del SET, siempre que dichos datos no se utilicen para un fin distinto del control efectivo del cumplimiento de la obligación de pago de cánones.

- (18) A fin de que los proveedores del SET puedan competir, de forma no discriminatoria, por todos los clientes en un dominio del SET determinado, es importante que tengan la posibilidad de recibir la acreditación para dicho dominio con la suficiente antelación para que puedan ofrecer servicios a los usuarios desde el primer día de funcionamiento del sistema de peaje.
- (19) Los perceptores de peaje deben dar acceso a sus dominios del SET a los proveedores del SET de forma no discriminatoria.
- (20) Para garantizar a todos los proveedores del SET la transparencia y el acceso no discriminatorio a los distintos dominios, los perceptores de peaje deben publicar toda la información necesaria relativa a los derechos de acceso en una declaración de dominio del SET.
- (21) Todos los descuentos o rebajas sobre los peajes ofrecidos a los usuarios de EIB por un Estado miembro o por un perceptor de peaje deben ser transparentes, anunciarse públicamente y ser accesibles en las mismas condiciones a clientes de proveedores del SET.
- (22) Los proveedores del SET deben tener derecho a una remuneración justa, según un método de cálculo transparente, no discriminatorio e idéntico.
- (23) Debe autorizarse a los perceptores de peaje a deducir de la remuneración de los proveedores del SET los costes adecuados incurridos para ofrecer, explotar y mantener los elementos específicos del SET del sistema de telepeaje de carretera.

- (24) Los proveedores del SET deben pagar al perceptor de peaje todo el peaje adeudado por sus clientes; no obstante, los proveedores del SET no deben ser responsables de los peajes no pagados por sus clientes cuando estos dispongan de un EIB que haya sido declarado como invalidado al perceptor de peaje.
- (25) Si una entidad jurídica proveedora de servicios de peaje también desempeña otras funciones en un sistema de telepeaje o lleva a cabo otras actividades no directamente relacionadas con el cobro de telepeajes, debe exigírsele que mantenga registros contables que permitan distinguir claramente entre los costes e ingresos relacionados con la prestación de servicios de peaje y los costes e ingresos relacionados con otras actividades, y que facilite información sobre dichos costes e ingresos relacionados con la prestación de servicios de peaje al órgano de conciliación u órgano judicial pertinentes. No deben permitirse las subvenciones cruzadas entre las actividades realizadas en la función de proveedor de servicios de peaje y otras actividades.
- (26) Los usuarios deben tener la posibilidad de adherirse al SET a través de un proveedor del SET, independientemente de su nacionalidad, del Estado miembro de residencia o del Estado miembro de matriculación del vehículo.
- (27) Para evitar el pago duplicado y dar al usuario seguridad jurídica, con el pago de un peaje a un proveedor del SET se debe considerar que quedan cumplidas las obligaciones del usuario respecto al perceptor de peaje pertinente.

- (28) En el marco de las relaciones contractuales entre perceptores de peaje y proveedores del SET se debe garantizar, entre otras cosas, el pago correcto de los peajes.
- (29) Debe establecerse un procedimiento de mediación para la resolución de eventuales controversias entre los perceptores de peaje y los proveedores del SET, tanto durante las negociaciones del contrato como en sus relaciones contractuales. Los perceptores de peaje y los proveedores del SET deben consultar a los órganos de conciliación nacionales para la resolución de controversias sobre el acceso no discriminatorio a los dominios del SET.
- (30) Los órganos de conciliación deben estar facultados para verificar que las condiciones contractuales impuestas a los proveedores del SET no sean discriminatorias. En concreto, deben estar facultados para verificar que la remuneración ofrecida por el perceptor de peaje a los proveedores del SET respeta los principios establecidos en la presente Directiva.
- (31) Los datos relativos al tráfico de los usuarios del SET constituyen una contribución esencial para la mejora de las políticas de transporte de los Estados miembros. Por tanto, los Estados miembros deben tener la posibilidad de solicitar dichos datos a los proveedores de servicios de peaje, incluidos los proveedores del SET, a efectos de elaborar políticas en materia de tráfico y mejorar la gestión del tráfico, o para otros usos no comerciales del Estado, de conformidad con las normas aplicables en materia de protección de datos.

- (32) Es necesario definir un marco que establezca los procedimientos de acreditación de proveedores del SET para un dominio del SET y que garantice el acceso justo al mercado, al tiempo que salvaguarda el nivel de servicio adecuado. La declaración de dominio del SET debe describir en detalle el procedimiento de acreditación de los proveedores del SET para el dominio, en particular el procedimiento para comprobar la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad. El procedimiento debe ser el mismo para todos los proveedores del SET.
- (33) Para garantizar que los agentes del mercado del SET accedan fácilmente a la información, debe exigirse a los Estados miembros que recopilen y publiquen todos los datos importantes relacionados con el SET en registros nacionales a disposición del público.
- (34) A fin de permitir el progreso técnico, es importante que los perceptores de peaje tengan la posibilidad de probar nuevos conceptos o tecnologías de peaje. No obstante, dichas pruebas deben tener límites, y no se debe exigir a los proveedores del SET que tomen parte en las mismas. La Comisión debe tener la posibilidad de no autorizar dichas pruebas si estas pudieran perjudicar el correcto funcionamiento del sistema regular de telepeaje de carretera.
- (35) Unas diferencias considerables en las especificaciones técnicas de los sistemas de telepeaje de carretera pueden obstaculizar el logro de la interoperabilidad de los telepeajes a escala de la Unión, contribuyendo así a la persistencia de la situación actual, en la que los usuarios deben disponer de varios aparatos instalados a bordo para pagar los peajes en la Unión. Esta situación es perjudicial para la eficiencia de las operaciones de transporte, la rentabilidad de los sistemas de peaje y la consecución de los objetivos de la política de transporte. Por tanto, es necesario abordar los problemas de base de esta situación.

- (36) Si bien la interoperabilidad transfronteriza está mejorando en toda la Unión, el objetivo a medio y largo plazo es que sea posible atravesar la Unión con un único elemento de EIB. Por lo tanto, a fin de evitar cargas y costes administrativos para los usuarios de la carretera, es importante que la Comisión establezca una hoja de ruta para alcanzar este objetivo y para facilitar la libre circulación de personas y mercancías en la Unión, sin afectar negativamente a la competencia en el mercado.
- (37) Al ser el SET un servicio basado en el mercado, no debe obligarse a los proveedores del SET a prestar sus servicios en toda la Unión. Sin embargo, en interés de los usuarios, los proveedores del SET deben cubrir todos los dominios del SET en cualquier Estado miembro en el que decidan prestar sus servicios. Además, la Comisión debe valorar si la flexibilidad ofrecida a los proveedores del SET provoca la exclusión de dominios pequeños o periféricos del SET, y adoptar medidas cuando llegue a la conclusión de que así es.
- (38) La declaración de dominio del SET debe describir en detalle las condiciones comerciales marco para las operaciones de los proveedores del SET en el dominio en cuestión, en particular, el método utilizado en el cálculo de la remuneración de los proveedores del SET.

- (39) Cuando se vaya a poner en marcha un nuevo sistema de telepeaje de carretera o se vaya a modificar sustancialmente un sistema existente, el perceptor de peaje debe publicar las declaraciones de dominio del SET nuevas o actualizadas con suficiente antelación para que los proveedores del SET puedan acreditarse o reacreditarse en el sistema al menos un mes antes de su entrada en funcionamiento. El perceptor de peaje debe concebir y seguir el procedimiento de acreditación o, respectivamente, reacreditación de proveedores del SET de forma que dicho procedimiento pueda concluir al menos un mes antes de la entrada en funcionamiento del sistema nuevo o sustancialmente modificado. Los perceptores de peaje deben respetar su parte del procedimiento previsto, definido en la declaración de dominio del SET.
- (40) Los perceptores de peaje no deben solicitar o exigir a los proveedores del SET soluciones técnicas concretas que puedan poner en peligro la interoperabilidad con otros dominios del SET y con los componentes de interoperabilidad existentes del proveedor del SET.
- (41) El SET ofrece la posibilidad de reducir considerablemente los costes y cargas administrativos de los conductores y operadores de transporte internacional por carretera.
- (42) Debe autorizarse a los proveedores del SET a emitir facturas a los usuarios. Sin embargo, debe permitirse a los perceptores de peaje solicitar que las facturas se envíen en su nombre y por su cuenta, puesto que la facturación directamente en nombre del proveedor del SET puede tener consecuencias administrativas y fiscales adversas en determinados dominios del SET.

- (43) Todos los Estados miembros con al menos dos dominios del SET deben designar una oficina de contacto para proveedores del SET que quieran ofrecer el SET en su territorio, a fin de facilitar el contacto con los perceptores de peaje.
- (44) El telepeaje y otros servicios, como las aplicaciones de servicios de transporte inteligentes cooperativos (STI cooperativos), utilizan tecnologías similares y bandas de frecuencias cercanas para la comunicación de corto alcance de vehículo a vehículo y de vehículo a infraestructura. En el futuro, convendría explorar la posibilidad de aplicar otras tecnologías emergentes al telepeaje, tras una valoración metódica de los costes, beneficios, obstáculos técnicos y posibles soluciones a los mismos. Es importante implantar medidas para proteger las inversiones existentes en la tecnología de microondas a 5,8 GHz de la interferencia de otras tecnologías.
- (45) Sin perjuicio de la legislación en materia de ayudas públicas y competencia, los Estados miembros deben poder desarrollar medidas para fomentar el cobro y la facturación de peajes electrónicos.
- (46) Cuando los organismos de normalización revisen las normas pertinentes para el SET, deben existir disposiciones de transición adecuadas para garantizar la continuidad del SET y la compatibilidad con los sistemas de peaje de los componentes de interoperabilidad ya en uso en el momento de la revisión de las normas.
- (47) El sistema del SET debe permitir el desarrollo de la intermodalidad, cumpliendo al mismo tiempo los principios «el usuario paga» y «quien contamina paga».

- (48) Los problemas derivados de la identificación de los infractores no residentes de los sistemas de telepeaje dificultan el amplio despliegue de tales sistemas y la aplicación más generalizada de los principios «el usuario paga» y «quien contamina paga» en las carreteras de la Unión y, por tanto, es necesario encontrar la manera de identificar a dichas personas y tratar sus datos personales.
- (49) En aras de la coherencia y del uso eficiente de los recursos, el sistema de intercambio de información sobre quienes no paguen los cánones de carretera, y sobre sus vehículos, debe utilizar las mismas herramientas que el sistema para el intercambio de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo¹.
- (50) En determinados Estados miembros el impago de un canon de carretera no queda establecido hasta que no se ha notificado al usuario la obligación de pagarlo. Dado que la presente Directiva no armoniza las legislaciones nacionales a este respecto, los Estados miembros deben tener la posibilidad de aplicar la presente Directiva para identificar a usuarios y vehículos a efectos de notificación. No obstante, esta aplicación ampliada solo debe permitirse si se cumplen determinadas condiciones.

¹ Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DO L 68 de 13.3.2015, p. 9).

- (51) Los procedimientos de seguimiento iniciados por el impago de un canon de carretera no están armonizados en toda la Unión. A menudo, se ofrece al usuario de la carretera identificado la posibilidad de abonar el canon de carretera adeudado, o un importe fijo en su lugar, directamente a la entidad responsable de recaudar el canon de carretera, antes de que las autoridades de los Estados miembros inicien otros procedimientos administrativos o penales. Es importante que este eficaz procedimiento para poner fin al impago del canon de carretera esté disponible en condiciones similares para todos los usuarios de las carreteras. Con este fin, los Estados miembros han de poder proporcionar a la entidad responsable de recaudar el canon de carretera los datos necesarios para identificar el vehículo con respecto al que se ha producido el impago del canon de carretera, así como a su propietario o titular, siempre que se garantice una protección adecuada de los datos personales. En este contexto, los Estados miembros deben garantizar que el cumplimiento de la orden de pago emitida por la entidad en cuestión ponga fin a la situación de impago del canon de carretera.
- (52) En algunos Estados miembros, la falta de EIB, o su funcionamiento deficiente, se considera como impago de los cánones de carretera cuando dichos cánones solo puedan abonarse mediante el EIB.
- (53) Los Estados miembros deben facilitar a la Comisión la información y los datos necesarios para evaluar la eficacia y la eficiencia del sistema de intercambio de información sobre quienes no paguen los cánones de carretera. La Comisión debe valorar los datos y la información obtenidos, y proponer, en caso necesario, modificaciones de la presente Directiva.
- (54) Aparte de estudiar posibles medidas para facilitar aún más el control transfronterizo de la obligación de pago de cánones de carretera en la Unión, la Comisión también debe evaluar en su informe la necesidad de asistencia mutua entre los Estados miembros.

- (55) El control del cumplimiento de la obligación de pagar cánones de carretera, la identificación del vehículo y del propietario o titular del vehículo con respecto al cual se haya determinado que se ha producido el impago de un canon de carretera y la recopilación de información relativa a un usuario en cuestión para garantizar el cumplimiento por parte del perceptor de peaje de sus obligaciones para con las autoridades fiscales, implican todos ellos el tratamiento de datos personales. Dicho tratamiento debe ajustarse a normas de la Unión establecidas, entre otros, en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, en la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo² y en la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³. El derecho a la protección de los datos personales está reconocido explícitamente por el artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- (56) La presente Directiva no afecta a la libertad de los Estados miembros de establecer el régimen de tarificación por el uso de las infraestructuras ni los temas fiscales.

¹ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

² Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos y por la que se deroga la Decisión Marco 2008/977/JAI del Consejo (DO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

³ Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas) (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

- (57) A fin de facilitar el intercambio transfronterizo de información sobre los vehículos y propietarios o titulares de vehículos relacionados con un impago de los cánones de carretera, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), por lo que respecta a la modificación del anexo I para reflejar los cambios en el Derecho de la Unión. También deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta al establecimiento de los pormenores de la clasificación de los vehículos a efectos del establecimiento de los regímenes tarifarios aplicables; a la definición en mayor medida las obligaciones de los usuarios del SET respecto al suministro de datos al proveedor del SET y a la utilización y manejo del EIB; al establecimiento de los requisitos de los componentes de interoperabilidad en relación con la seguridad y la salud, la fiabilidad y la disponibilidad, la protección del medio ambiente, la compatibilidad técnica, la seguridad y la privacidad, y el funcionamiento y la gestión; al establecimiento de los requisitos generales de infraestructura para los componentes de interoperabilidad; y a la fijación de los criterios mínimos de selección de los organismos notificados. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (58) La ejecución de la presente Directiva requiere condiciones uniformes para la aplicación de especificaciones técnicas y administrativas para el desarrollo, en los Estados miembros, de procedimientos en los que participen agentes del SET e interfaces entre ellos, de modo que se facilite la interoperabilidad y se garantice que los mercados nacionales de telepeaje estén regulados por normas equivalentes. A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva y de definir dichas especificaciones técnicas y administrativas, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹.
- (59) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho interno de las Directivas que se indican el anexo III, parte B.
- (60) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos por la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea, en particular la protección de los datos de carácter personal.
- (61) El Supervisor Europeo de Protección de Datos ha sido consultado de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo².

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

¹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

² Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. En la presente Directiva se fijan las condiciones necesarias a los siguientes efectos:
 - a) garantizar la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en toda la red de carreteras de la Unión, autopistas urbanas e interurbanas, carreteras de primer orden o de categoría inferior y diversas infraestructuras como túneles o puentes y transbordadores, y
 - b) facilitar el intercambio transfronterizo de datos procedentes de los registros de matriculación de vehículos sobre los vehículos y los propietarios o titulares de vehículos relacionados con el impago de cánones de carretera de cualquier tipo en la Unión.

Con el fin de respetar el principio de subsidiariedad, la presente Directiva se aplicará sin perjuicio de las decisiones adoptadas por los Estados miembros para cobrar cánones de carretera a determinados tipos de vehículos y para fijar su nivel y el propósito por el que se imponen.

2. Los artículos 3 a 22 no son aplicables a:
 - a) los sistemas de peaje distintos de los sistemas de telepeaje definidos el artículo 2, punto 10;
 - b) los sistemas de peaje pequeños de carreteras estrictamente locales, para los que los costes de cumplimiento de los requisitos de los artículos 3 a 22 serían desproporcionados en relación con los beneficios.
3. La presente Directiva no se aplicará a las tasas de aparcamiento.
4. El objetivo de la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera de la Unión se alcanzará por medio del Servicio Europeo de Telepeaje (SET), que será complementario de los servicios nacionales de telepeaje de los Estados miembros.
5. Cuando la legislación nacional exija la notificación al usuario de la obligación de pago para establecer que se ha producido un impago de canon de carretera, los Estados miembros podrán aplicar también la presente Directiva para identificar al propietario o titular del vehículo, y al vehículo mismo a efectos de notificación, siempre que se cumplan todas las siguientes condiciones:
 - a) no haya otro medio de identificar al propietario o titular del vehículo, y
 - b) la notificación al propietario o titular del vehículo de su obligación de pagar sea una fase obligatoria del procedimiento de pago del canon de carretera conforme a la legislación nacional.

6. El Estado miembro que haya optado por aplicar lo dispuesto en el apartado 5 deberá tomar las medidas necesarias para garantizar que todo procedimiento ulterior relacionado con la obligación de pago del canon de carretera sea tramitado por autoridades públicas. Las referencias en la presente Directiva al impago del canon de carretera incluirán los casos a que se refiere el apartado 5 cuando el Estado miembro en el que se ha producido el impago aplique dicho apartado.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «servicio de peaje»: el servicio que permite a los usuarios que hayan suscrito un único contrato y, en su caso, tengan un único elemento de EIB, utilizar un vehículo en uno o varios dominios del SET, y que incluye:
- a) en su caso, proporcionar un EIB personalizado a los usuarios y mantener sus funciones,
 - b) garantizar que se paga al perceptor de peaje el peaje que debe el usuario,
 - c) facilitar al usuario los medios para realizar el pago o aceptar uno ya existente,
 - d) el cobro del peaje al usuario,

- e) la gestión de las relaciones comerciales con el usuario, y
 - f) la aplicación y el cumplimiento de las políticas de seguridad y privacidad para los sistemas de peaje de carretera;
- 2) «proveedor de servicios de peaje»: una entidad jurídica que presta servicios de peaje en uno o varios dominios del SET para una o varias clases de vehículos;
 - 3) «perceptor de peaje»: una entidad pública o privada que cobra peajes por la circulación de vehículos en un dominio del SET;
 - 4) «perceptor de peaje designado»: una entidad pública o privada que ha sido designada como perceptor de peaje en un futuro dominio del SET;
 - 5) «Servicio Europeo de Telepeaje (SET)»: servicio de peaje que un proveedor del SET presta a un usuario del SET, en virtud de un contrato, en uno o varios dominios del SET;
 - 6) «proveedor del SET»: una entidad que, en virtud de un contrato específico, proporciona acceso al SET a un usuario del SET, que transfiere los peajes al perceptor de peaje correspondiente, y que está registrada en el Estado miembro donde está establecida;
 - 7) «usuario del SET»: una persona física o jurídica que tiene un contrato con un proveedor del SET con el fin de obtener acceso al SET;

- 8) «dominio del SET»: una carretera, una red de carreteras, una estructura, como un puente o un túnel, o un transbordador, donde se recaudan peajes utilizando un sistema de telepeaje;
- 9) «sistema conforme al SET»: el conjunto de los elementos de un sistema de telepeaje que son específicamente necesarios para la integración de proveedores del SET en el sistema y para el funcionamiento del SET;
- 10) «sistema de telepeaje de carretera»: sistema de cobro de peaje en el que la obligación del usuario de abonar el peaje está asociada a la detección automática de la presencia del vehículo en un lugar determinado, merced a la comunicación remota con el EIB del vehículo o el reconocimiento automático de su matrícula, que es el único factor que desencadena una obligación de pago;
- 11) «equipo instalado a bordo (EIB)»: el conjunto de componentes (equipo y programas informáticos) que deben usarse como parte del servicio de peaje, instalado o llevado a bordo de un vehículo con el fin de registrar, almacenar, procesar y recibir o transmitir datos a distancia, y que puede ser un dispositivo independiente o estar integrado en el vehículo;
- 12) «proveedor principal del servicio»: proveedor de servicios de peaje que tiene obligaciones específicas, como la obligación de firmar contratos con todos los usuarios interesados, o derechos específicos, como una remuneración específica o un contrato a largo plazo garantizado, distintos de los derechos y obligaciones de otros proveedores de servicios;

- 13) «componente de interoperabilidad»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en el SET, de los que depende directa o indirectamente la interoperabilidad del servicio, y que pueden consistir tanto en objetos tangibles como intangibles, tales como programas informáticos;
- 14) «idoneidad para su uso»: la capacidad de un componente de interoperabilidad para alcanzar y mantener un determinado nivel de eficacia cuando está en servicio e integrado de forma representativa en el SET en relación con el sistema de un perceptor de peaje;
- 15) «datos contextuales del peaje»: la información, determinada por el perceptor de peaje responsable, necesaria para establecer el peaje correspondiente a la circulación de un vehículo por un determinado dominio de peaje y para efectuar la transacción oportuna;
- 16) «notificación de peaje»: una declaración realizada a un perceptor de peaje que confirma la presencia de un vehículo en un dominio del SET, en un formato acordado entre el proveedor del servicio de peaje y el perceptor de peaje;
- 17) «parámetros de clasificación del vehículo»: la información relacionada con el vehículo con arreglo a la cual se calculan los peajes sobre la base de los datos contextuales del peaje;
- 18) «servicio interno»: sistema electrónico central utilizado por el perceptor de peaje, por un grupo de perceptores de peaje que han creado un centro de interoperabilidad o por el proveedor del SET para registrar, procesar y transmitir información en el marco de un sistema de telepeaje;

- 19) «sistema sustancialmente modificado»: un sistema de telepeaje existente que ha sido o es objeto de un cambio que requiere que los proveedores del SET realicen modificaciones de los componentes de interoperabilidad que están en funcionamiento, como la reprogramación o la adaptación de las interfaces de su servicio interno, en tal medida que es necesaria una nueva acreditación;
- 20) «acreditación»: proceso definido y gestionado por el perceptor de peaje al que debe someterse un proveedor del SET antes de que se le autorice a ofrecer el SET en un dominio del SET;
- 21) «peaje» o «canon de carretera»: el canon que deben abonar los usuarios de las carreteras para circular por una carretera determinada, una red de carreteras, una estructura, como un puente o un túnel, o un transbordador;
- 22) «impago de un canon de carretera»: infracción que consiste en el impago por parte de un usuario de la carretera de un canon de carretera en un Estado miembro, tal como se define en las disposiciones nacionales de dicho Estado miembro;
- 23) «Estado miembro de matriculación»: el Estado miembro en cuyo registro esté inscrito el vehículo que está sujeto al pago del canon de carretera;
- 24) «punto de contacto nacional»: una autoridad competente de un Estado miembro designada para el intercambio transfronterizo de los datos de matriculación del vehículo;
- 25) «búsqueda automatizada»: un procedimiento de acceso en red para consultar las bases de datos de uno, varios o todos los Estados miembros;

- 26) «vehículo»: un vehículo de motor o conjunto de vehículos articulados, destinados o utilizados para el transporte de pasajeros o bienes por carretera;
- 27) «titular del vehículo»: la persona a cuyo nombre está matriculado el vehículo, según la definición del Derecho del Estado miembro de matriculación;
- 28) «vehículo pesado»: un vehículo con una masa máxima admisible superior a 3,5 toneladas;
- 29) «vehículo ligero»: un vehículo con una masa máxima admisible no superior a 3,5 toneladas.

Artículo 3

Soluciones tecnológicas

- 1. Todos los sistemas de telepeaje de carretera nuevos que requieran la instalación o utilización de un EIB se basarán, a efectos de realizar las transacciones de telepeaje, en la utilización de al menos una de las tecnologías siguientes:
 - a) localización por satélite;
 - b) comunicaciones móviles;
 - c) tecnología de microondas a 5,8 GHz.

Los sistemas de telepeaje de carretera existentes que requieran la instalación o el empleo de EIB y que utilicen otras tecnologías deberán satisfacer los requisitos establecidos en el párrafo primero del presente apartado si se llevan a cabo importantes mejoras tecnológicas.

2. La Comisión, conforme al procedimiento establecido en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, solicitará a los organismos de normalización correspondientes que adopten rápidamente unas normas aplicables a los sistemas de telepeaje de carretera en lo que se refiere a las tecnologías enumeradas en el párrafo primero del apartado 1 y a la tecnología RAM, y que las adapten cuando sea necesario. La Comisión deberá solicitar a los organismos de normalización que garanticen la compatibilidad continua de los componentes de interoperabilidad.
3. Los EIB que utilicen tecnología de localización por satélite y que se introduzcan en el mercado después del... [*treinta meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva*] deberán ser compatibles con los servicios de localización prestados por el sistema Galileo y con el Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario (EGNOS).
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, los proveedores del SET deberán poner a disposición de los usuarios del SET EIB que sean adecuados para su utilización, interoperables y capaces de comunicar con los sistemas de telepeaje de carretera pertinentes en servicio en los Estados miembros que utilicen las tecnologías enumeradas en el apartado 1, párrafo primero.

¹ Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

5. Los EIB podrán utilizar sus propios equipos y programas informáticos, elementos de otros equipos y programas informáticos presentes en el vehículo, o ambos. Con el fin de comunicar con otros equipos informáticos presentes en el vehículo, los EIB podrán utilizar tecnologías distintas de las enumeradas en el párrafo primero del apartado 1, a condición de que queden garantizadas la seguridad, la calidad del servicio y la privacidad.

Los EIB del SET podrán prestar otros servicios distintos del peaje, siempre que el funcionamiento de dichos servicios no produzca interferencias con los servicios de peaje en ningún dominio del SET.

6. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer sistemas de telepeaje de carretera para vehículos ligeros basados en la localización por satélite o las comunicaciones móviles, los proveedores del SET podrán ofrecer a los usuarios de vehículos ligeros, hasta el 31 de diciembre de 2027, EIB aptos únicamente para su utilización con la tecnología de microondas a 5,8 GHz, a fin de que los empleen en dominios del SET que no requieran tecnologías de localización por satélite o comunicaciones móviles.

Capítulo II

Principios generales

Artículo 4

Registro de los proveedores del SET

Cada Estado miembro establecerá un procedimiento para inscribir a los proveedores del SET en un registro. Autorizará la inscripción de las entidades establecidas en su territorio que lo soliciten y que puedan demostrar el cumplimiento de los requisitos siguientes:

- a) ser titulares de una certificación EN ISO 9001 o equivalente;
- b) disponer del equipo técnico y de una declaración CE, o un certificado, que acredite la conformidad de los componentes de interoperabilidad con las especificaciones;
- c) tener competencia en la prestación de servicios de telepeaje o en otros ámbitos pertinentes;
- d) poseer la capacidad financiera apropiada;
- e) mantener un programa global de gestión del riesgo que es auditado al menos cada dos años, y
- f) gozar de buena reputación.

Artículo 5

Derechos y obligaciones de los proveedores del SET

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los proveedores del SET cuyo registro hayan autorizado celebren contratos de SET que abarquen todos los dominios del SET en los territorios de al menos cuatro Estados miembros en un plazo máximo de treinta y seis meses a contar desde su registro, de conformidad con el artículo 4. Tomarán las medidas necesarias para garantizar que dichos proveedores del SET suscriban contratos que abarquen todos los dominios del SET en un determinado Estado miembro en un plazo máximo de veinticuatro meses a contar desde la celebración del primer contrato en dicho Estado miembro, excepto en el caso de aquellos dominios del SET en los que los perceptores de peaje responsables no cumplan con el artículo 6, apartado 3.
2. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los proveedores del SET cuyo registro hayan autorizado mantengan en todo momento la cobertura de todos los dominios del SET una vez suscritos los correspondientes contratos. Tomarán las medidas necesarias para garantizar que el proveedor del SET que no pueda mantener la cobertura de un dominio del SET por incumplir el perceptor del peaje la presente Directiva, restablezca la cobertura del dominio en cuestión lo antes posible.

3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los proveedores del SET cuyo registro hayan autorizado publiquen información sobre los dominios del SET cuya cobertura garantizan y sobre cualquier modificación de los mismos, así como, en el plazo de un mes a partir del registro, planes detallados sobre cualquier ampliación de su servicio a otros dominios del SET, con actualizaciones anuales.
4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, cuando sea necesario, los proveedores del SET cuyo registro hayan autorizado, o que presten los servicios del SET en su territorio, faciliten a los usuarios del SET unos EIB que cumplan los requisitos establecidos en la presente Directiva, así como en las Directivas 2014/53/UE¹ y 2014/30/UE² del Parlamento Europeo y del Consejo. Podrán pedir a los proveedores del SET de que se trate que demuestren el cumplimiento de dichos requisitos.
5. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los proveedores del SET que presten servicios del SET en su territorio mantengan listas de los EIB invalidados relacionados con sus contratos de SET con los usuarios del SET. Tomarán las medidas necesarias para garantizar que tales listas se mantengan cumpliendo estrictamente las normas de la Unión sobre protección de datos personales que figuran, en particular, en el Reglamento (UE) 2016/679 y en la Directiva 2002/58/CE.

¹ Directiva 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativa a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros sobre la comercialización de equipos radioeléctricos, y por la que se deroga la Directiva 1999/5/CE (DO L 153 de 22.5.2014, p. 62).

² Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética (DO L 96 de 29.3.2014, p. 79).

6. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los proveedores del SET cuyo registro hayan autorizado hagan pública su política de contratación para con los usuarios del SET.
7. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los proveedores del SET que presten servicios del SET en su territorio faciliten a los perceptores de peaje la información que estos necesiten, tanto para calcular y aplicar el peaje a los vehículos de los usuarios del SET como para poder verificar el cálculo del peaje aplicado a los vehículos de los usuarios del SET por los proveedores del SET.
8. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los proveedores del SET que presten servicios del SET en su territorio cooperen con los perceptores de peaje en su labor de identificación de los presuntos infractores. Tomarán las medidas necesarias para garantizar que, cuando se sospeche que un usuario de la carretera ha incumplido su obligación de pagar un canon de carretera, el perceptor del peaje pueda obtener del proveedor del SET los datos relativos al vehículo implicado en el presunto impago del canon y al propietario o titular del vehículo que sea cliente de dicho proveedor del SET. El proveedor del SET deberá facilitar inmediatamente este tipo de datos.

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que el perceptor de peaje no divulgue ese tipo de datos a ningún otro proveedor de servicios de peaje. Tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que, si el perceptor de peaje está integrado en una entidad con un proveedor de servicios de peaje, los datos se utilicen únicamente para la identificación de presuntos infractores, o de conformidad con el artículo 27, apartado 3.

9. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que el perceptor de peaje responsable de un dominio del SET en su territorio pueda obtener de los proveedores del SET datos relativos a todos los vehículos de los que sean propietarios o titulares los clientes del proveedor del SET y que hayan circulado en un período determinado en el dominio del SET del que es responsable el perceptor de peaje, así como datos relativos a los propietarios o titulares de dichos vehículos, en la medida en que el perceptor de peaje necesite tales datos para cumplir sus obligaciones con las autoridades fiscales. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que el proveedor del SET facilite los datos solicitados a más tardar dos días después de recibir la solicitud. Tomarán las medidas necesarias para garantizar que el perceptor de peaje no comunique dichos datos a ningún otro proveedor de servicios de peaje. Tomarán las medidas necesarias para garantizar que, si el perceptor de peaje está integrado en una entidad con un proveedor de servicios de peaje, los datos se utilicen únicamente para el cumplimiento por el perceptor de peaje de sus obligaciones con las autoridades fiscales.
10. Los datos facilitados por los proveedores del SET a los perceptores de peaje se tratarán de conformidad con las normas de la Unión sobre protección de datos personales que figuran en el Reglamento (UE) 2016/679, así como con las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales de transposición de la Directiva 2002/58/CE y la Directiva (UE) 2016/680.

11. A más tardar el... [*seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva*], la Comisión adoptará actos de ejecución para precisar las obligaciones de los proveedores del SET en lo que se refiere a:

- a) la supervisión del cumplimiento de su nivel de servicio y de la cooperación con los perceptores de peaje en las auditorías de verificación;
- b) la cooperación con los perceptores de peaje en la realización de los ensayos de los sistemas de estos;
- c) la prestación de servicio y apoyo técnico a los usuarios del SET y la personalización de los EIB;
- d) la facturación a los usuarios del SET;
- e) la información que los proveedores del SET han de facilitar a los perceptores de peaje, contemplada en el apartado 7, y
- f) la información que ha de facilitarse a los usuarios del SET en caso de que se detecte que no se ha declarado un peaje.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.

Artículo 6

Derechos y obligaciones de los perceptores de peaje

1. Cuando un dominio del SET no cumpla las condiciones de interoperabilidad técnica y de procedimiento establecidas por la presente Directiva, el Estado miembro en cuyo territorio se encuentre el dominio del SET tomará las medidas necesarias para garantizar que el perceptor de peaje responsable evalúe el problema con las partes interesadas y, si entra dentro de su esfera de responsabilidades, tome medidas correctoras para garantizar la interoperabilidad del sistema de peaje con el SET. Si fuera necesario, el Estado miembro actualizará el registro a que se refiere el artículo 21, apartado 1, respecto a la información a que se refiere su letra a).
2. Cada Estado miembro tomará las medidas necesarias para garantizar que todos los perceptores de peaje responsables de un dominio del SET en el territorio nacional elaboren y mantengan una declaración de dominio del SET en la que se fijen las condiciones generales de acceso de los proveedores del SET a dicho dominio, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el apartado 9.

El Estado miembro en cuyo territorio se cree un nuevo sistema de cobro de telepeaje tomará las medidas necesarias para garantizar que el futuro perceptor de peaje responsable del sistema publique una declaración de dominio del SET con antelación suficiente para que los proveedores del SET interesados puedan obtener una acreditación al menos un mes antes de la entrada en funcionamiento del nuevo sistema, teniendo debidamente en cuenta la duración del proceso de evaluación de la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad a que se refiere el artículo 15, apartado 1.

El Estado miembro en cuyo territorio se modifique de manera sustancial un sistema de cobro de telepeaje tomará las medidas necesarias para garantizar que el perceptor de peaje responsable del sistema publique la declaración de dominio del SET actualizada con suficiente antelación para que los proveedores del SET ya acreditados puedan adaptar sus componentes de interoperabilidad a los nuevos requisitos y obtener una nueva acreditación al menos un mes antes de la entrada en funcionamiento del sistema modificado, teniendo debidamente en cuenta la duración del proceso de evaluación de la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad a que se refiere el artículo 15, apartado 1.

3. Cada Estado miembro tomará las medidas necesarias para garantizar que los perceptores de peaje responsables de dominios del SET en su territorio acepten sin discriminaciones a cualquier proveedor del SET que solicite prestar servicios del SET en los mencionados dominios.

La aceptación de un proveedor del SET en un dominio del SET estará sujeta al cumplimiento por parte del proveedor de las obligaciones y las condiciones generales establecidas en la declaración de dominio del SET.

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los perceptores de peaje no exijan a los proveedores del SET el uso de soluciones o procesos técnicos concretos que dificulten la interoperabilidad de los componentes de este con los sistemas de telepeaje de carretera en otros dominios del SET.

Si un perceptor de peaje y un proveedor del SET no pudieran llegar a un acuerdo, el asunto podrá remitirse al órgano de conciliación responsable del dominio de peaje en cuestión.

4. Cada Estado miembro tomará las medidas necesarias para garantizar que los contratos entre perceptores de peaje y proveedores del SET referentes a la prestación de servicios del SET en el territorio nacional permitan que el proveedor del SET emita la factura de peaje directamente al usuario del SET.

El perceptor de peaje podrá solicitar que el proveedor del SET facture al usuario en su nombre y por su cuenta, y el proveedor del SET cumplirá dicha solicitud.

5. El peaje cobrado por los perceptores de peaje a los usuarios del SET no será superior al peaje nacional o local correspondiente. Lo anterior no afectará al derecho de los Estados miembros a establecer rebajas o descuentos para promover la utilización del telepeaje. Todas las rebajas o descuentos en los peajes que los Estados miembros o los perceptores de peaje ofrezcan a los usuarios de EIB deberán ser transparentes, anunciarse públicamente y ser accesibles en las mismas condiciones para los clientes de los proveedores del SET.
6. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los perceptores de peaje acepten en sus dominios del SET cualquier EIB operativo de los proveedores del SET con los que hayan establecido relaciones contractuales si ha sido certificado con arreglo al procedimiento definido en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 15, apartado 7, y no está incluido en la lista de EIB invalidados mencionada en el artículo 5, apartado 5.
7. En caso de deficiencias en el funcionamiento del SET imputables al perceptor de peaje, este deberá tener previsto un modo de servicio degradado que permita que los vehículos dotados del equipo a que se refiere el apartado 6 puedan circular en condiciones de seguridad y con un retraso mínimo sin que sean considerados sospechosos de impago de cánones de carretera.
8. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los perceptores de peaje colaboren sin discriminaciones con los proveedores del SET, con los fabricantes y con los organismos notificados con el fin de evaluar la idoneidad de los componentes de interoperabilidad para su uso en sus dominios del SET.

9. A más tardar el... [*seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], la Comisión adoptará actos de ejecución para establecer el contenido mínimo de la declaración de dominio del SET, y en particular:

- a) los requisitos relativos a los proveedores del SET;
- b) las condiciones de procedimiento, incluidas las condiciones comerciales;
- c) el procedimiento de acreditación de los proveedores del SET, y
- d) los datos contextuales del peaje.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.

Artículo 7

Remuneración

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los proveedores del SET tengan derecho a recibir una remuneración del perceptor de peaje.

2. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que el método de definición de la remuneración de los proveedores del SET sea transparente, no discriminatorio e idéntico para todos los proveedores del SET acreditados en un mismo dominio del SET. Tomarán las medidas necesarias para garantizar que el método se publique como parte de las condiciones comerciales de la declaración de dominio del SET.
3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que en los dominios del SET en los que haya un proveedor principal del servicio, el método de cálculo de la remuneración de los proveedores del SET tenga la misma estructura que la remuneración por servicios comparables prestados por el proveedor principal del servicio. La cuantía de la remuneración de los proveedores del SET podrá diferir de la remuneración del proveedor principal del servicio, si tal diferencia está justificada por:
 - a) el coste de requisitos y obligaciones específicos aplicables al proveedor principal del servicio, pero no a los proveedores del SET, y
 - b) la necesidad de deducir de la remuneración de los proveedores del SET los gastos fijos repercutidos por el perceptor de peaje en razón de los costes que para él supone ofrecer, explotar y mantener en su dominio de peaje un sistema conforme al SET, incluidos los costes de acreditación, siempre y cuando dichos costes no estén incluidos en el peaje.

Artículo 8

Peajes

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, a efectos de la determinación de la tarifa de peaje aplicable a un vehículo determinado, si hubiera una discrepancia entre la clasificación del vehículo utilizada por el proveedor del SET y la utilizada por el perceptor de peaje, prevalezca la de este último, salvo que pueda demostrarse la existencia de un error.
2. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que el perceptor de peaje tenga derecho a exigir al proveedor del SET el pago correspondiente a las notificaciones de peaje debidamente justificadas, y a las notificaciones de peaje fallidas debidamente justificadas, referentes a cualquier cuenta de usuario del SET gestionada por dicho proveedor del SET.
3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, si un proveedor del SET ha enviado a un perceptor de peaje una lista de EIB invalidados de acuerdo con lo indicado en el artículo 5, apartado 5, dicho proveedor deje de ser responsable de cualquier futuro peaje devengado a través del uso de dichos EIB. El número de elementos en la lista de EIB invalidados, el formato de la misma y la frecuencia de actualización deberán ser consensuados entre los perceptores de peaje y los proveedores del SET.
4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, en los sistemas de peaje basados en tecnologías de microondas, los perceptores de peaje comuniquen a los proveedores del SET las notificaciones de peaje debidamente justificadas correspondientes a peajes devengados por sus respectivos usuarios del SET.

5. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 30, a más tardar el... [*seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva*], para precisar los pormenores de la clasificación de los vehículos a efectos del establecimiento de los regímenes tarifarios aplicables, incluidos los procedimientos que resulten necesarios para establecer dichos regímenes. El conjunto de parámetros de clasificación de vehículos que sustente el SET no deberá limitar la elección de regímenes tarifarios por parte de los perceptores de peaje. La Comisión se asegurará de que el conjunto de parámetros de clasificación de vehículos que sustente el SET tenga suficiente flexibilidad para poder evolucionar según las necesidades futuras previsibles. Dichos actos se entenderán sin perjuicio de la definición, que figura en la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹, de los parámetros conforme a los cuales variarán los peajes.

Artículo 9

Contabilidad

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las entidades jurídicas que presten servicios de peaje lleven una contabilidad que permita distinguir con claridad los gastos e ingresos relacionados con la prestación de servicios de peaje de los gastos e ingresos relacionados con otras actividades. La información sobre los gastos e ingresos relacionados con la prestación de servicios de peaje se facilitará al órgano de conciliación o al órgano jurisdiccional competente que la solicite. Los Estados miembros tomarán también las medidas necesarias para garantizar que no se permitan subvenciones cruzadas entre las actividades realizadas en calidad de proveedor de servicios de peaje y las demás actividades.

¹ Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

Artículo 10

Derechos y obligaciones de los usuarios del SET

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los usuarios del SET puedan adherirse al SET a través de cualquier proveedor del SET, independientemente de su nacionalidad, del Estado miembro de residencia o del Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo. Al suscribir un contrato, los usuarios del SET deberán ser debidamente informados acerca de los medios de pago válidos y, de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679, del tratamiento que se dará a sus datos personales y de los derechos que les concede la legislación vigente en materia de protección de datos personales.
2. Con el pago de un peaje por parte de un usuario del SET a su proveedor del SET se considerará que quedan cumplidas las obligaciones de pago de dicho usuario respecto al perceptor de peaje en cuestión.

Si se instalan o transportan a bordo de un vehículo dos o más EIB, es responsabilidad del usuario del SET utilizar o activar el EIB correspondiente para el dominio específico del SET.
3. A más tardar el... [*seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 30, para precisar las obligaciones de los usuarios del SET en lo que respecta:
 - a) al suministro de datos al proveedor del SET, y
 - b) a la utilización y el manejo del EIB.

Capítulo III

Órgano de conciliación

Artículo 11

Establecimiento y funciones

1. Cada Estado miembro que cuente con al menos un dominio del SET designará o establecerá un órgano de conciliación que facilite la mediación entre los perceptores de peaje que tengan un dominio del SET ubicado en su territorio y los proveedores del SET que hayan suscrito contratos o estén en negociaciones contractuales con dichos perceptores de peaje.
2. Dicho órgano de conciliación estará facultado, en particular, para verificar que las condiciones contractuales impuestas por un perceptor de peaje a los proveedores del SET no sean discriminatorias. Estará facultado para comprobar que los proveedores del SET sean remunerados en consonancia con los principios previstos en el artículo 7.
3. Los Estados miembros a que se refiere el apartado 1 tomarán las medidas necesarias para garantizar la independencia de sus órganos de conciliación, tanto desde el punto de vista de su organización como de su estructura jurídica, respecto a los intereses comerciales de los perceptores de peaje y de los proveedores de servicios de peaje.

Artículo 12
Procedimiento de mediación

1. Cada Estado miembro que cuente con al menos un dominio del SET establecerá un procedimiento de mediación con objeto de que los perceptores de peaje o los proveedores del SET puedan solicitar al órgano de conciliación pertinente que intervenga en cualquier conflicto relativo a sus relaciones o negociaciones contractuales.
2. El procedimiento de mediación a que se refiere el apartado 1 exigirá que el órgano de conciliación indique, en un plazo de un mes desde la recepción de la solicitud de intervención, si obran en su poder todos los documentos necesarios para la mediación.
3. El procedimiento de mediación a que se refiere el apartado 1 exigirá que el órgano de conciliación emita su dictamen sobre el conflicto en un plazo máximo de seis meses desde la recepción de la solicitud de intervención.
4. A fin de facilitar el desempeño de su trabajo, los Estados miembros facultarán al órgano de conciliación para solicitar la información pertinente a los perceptores de peaje, a los proveedores del SET y a los terceros implicados en la prestación del SET en el Estado miembro de que se trate.
5. Los Estados miembros con al menos un dominio del SET y la Comisión tomarán las medidas necesarias para garantizar el intercambio entre los órganos de conciliación de información relativa a su labor, sus líneas directrices y sus prácticas.

Capítulo IV

Disposiciones técnicas

Artículo 13

Servicio único y continuo

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para asegurarse de que la prestación del SET a los usuarios constituya un servicio único y continuo.

Esto significa que:

- a) una vez que los parámetros de clasificación del vehículo, incluidos los variables, han sido almacenados o declarados, o ambas cosas, ya no es necesaria ninguna otra intervención humana en el interior del vehículo en el transcurso de un viaje, salvo que se modifiquen las características del vehículo, y
- b) la interacción humana con una pieza concreta del EIB sigue siendo la misma independientemente del dominio del SET de que se trate.

Artículo 14
Elementos adicionales relativos al SET

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que la relación de los usuarios del SET con los perceptores de peaje dentro del marco del SET se limite, en su caso, al proceso de facturación de conformidad con el artículo 6, apartado 4, y a los procesos de control del cumplimiento de la obligación de pago de cánones. Las interacciones entre los usuarios y los proveedores del SET, o su EIB, podrán ser específicas para cada proveedor, siempre que no se comprometa la interoperabilidad del SET.
2. Los Estados miembros podrán disponer que los proveedores de servicios de peaje, incluidos los proveedores del SET, estén obligados a facilitar, a petición de las autoridades de los Estados miembros, datos relativos al tráfico de sus clientes, a reserva de que se cumplan las normas aplicables en materia de protección de datos. Los Estados miembros solo podrán utilizar dichos datos a efectos de sus políticas de tráfico y de mejorar la gestión del tráfico, y los datos no podrán utilizarse para la identificación de los clientes.
3. La Comisión adoptará, a más tardar el... [*seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], actos de ejecución relativos a las especificaciones de interfaces electrónicas entre los componentes de interoperabilidad de los perceptores de peaje, los proveedores del SET y los usuarios del SET, también en su caso el contenido de los mensajes intercambiados entre los agentes a través de estas interfaces. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.

Artículo 15

Componentes de interoperabilidad

1. Cuando se cree un nuevo sistema de telepeaje de carretera en el territorio de un Estado miembro, dicho Estado miembro tomará las medidas necesarias para garantizar que el perceptor de peaje designado responsable del sistema determine y publique en la declaración de dominio del SET la planificación detallada del proceso de evaluación de la conformidad con las especificaciones y de la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad, que permita la acreditación de los proveedores del SET interesados al menos un mes antes de la entrada en funcionamiento del nuevo sistema.

Cuando se modifique sustancialmente un sistema de telepeaje de carretera en el territorio de un Estado miembro, dicho Estado miembro tomará las medidas necesarias para garantizar que el perceptor de peaje responsable del sistema determine y publique en la declaración de dominio del SET, además de los elementos a que se refiere el párrafo primero, la planificación detallada de la reevaluación de la conformidad con las especificaciones y de la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad de los proveedores del SET ya acreditados para el sistema antes de la modificación sustancial. La planificación permitirá que se reacrediten los proveedores del SET en cuestión al menos un mes antes de la entrada en funcionamiento del sistema modificado.

Los perceptores de peaje estarán obligados a respetar dicha planificación.

2. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que cada perceptor de peaje responsable de un dominio del SET en el territorio de dichos Estados miembros cree un entorno experimental en el que el proveedor del SET o sus representantes autorizados puedan verificar que su EIB es idóneo para su uso en el dominio del SET del perceptor de peaje y obtener una certificación de que se han completado con éxito los respectivos ensayos. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para permitir que los perceptores de peaje creen un entorno experimental único para más de un dominio del SET, así como para permitir a un representante autorizado verificar la idoneidad para su uso de un tipo de EIB en nombre de más de un proveedor del SET.

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que los perceptores de peaje puedan exigir a los proveedores del SET o sus representantes autorizados que sufraguen los costes de las respectivas pruebas.

3. Los Estados miembros no podrán prohibir, restringir o dificultar la comercialización de componentes de interoperabilidad para su utilización en el SET cuando lleven la marca «CE» o ya sea una declaración de conformidad con las especificaciones o una declaración de idoneidad para su uso, o ambas. En particular, no exigirán verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento de comprobación de la conformidad con las especificaciones o de la idoneidad para su uso, o de ambos procedimientos.

4. La Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 30, a más tardar el... [*seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], para establecer los requisitos de los componentes de interoperabilidad, por lo que respecta a la seguridad y la salud, la fiabilidad y la disponibilidad, la protección del medio ambiente, la compatibilidad técnica, la seguridad y la privacidad y el funcionamiento y la gestión.
5. La Comisión adoptará también actos delegados, de conformidad con el artículo 30, a más tardar el... [*seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], para establecer los requisitos generales de infraestructura en lo que se refiere a:
 - a) la exactitud de los datos de la declaración de peaje con el fin de garantizar la igualdad de trato entre los usuarios del SET en lo que se refiere a peajes y tasas;
 - b) la identificación a través del EIB del proveedor del SET responsable;
 - c) la utilización de normas abiertas para los componentes de interoperabilidad del equipo del SET;
 - d) la integración del EIB en el vehículo;
 - e) la notificación al conductor de la obligación de pagar un canon de carretera.

6. La Comisión adoptará actos de ejecución, a más tardar el... [*seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], para establecer los siguientes requisitos específicos en materia de infraestructura:

- a) los requisitos relativos a los protocolos de comunicación comunes entre los equipos de los perceptores de peaje y los de los proveedores del SET;
- b) los requisitos relativos a los mecanismos de los perceptores de peaje para detectar si un vehículo que circula en su dominio SET está equipado con un EIB en vigor y en funcionamiento;
- c) los requisitos de la interfaz persona-máquina en el EIB;
- d) los requisitos aplicables específicamente a los componentes de interoperabilidad en sistemas de peaje basados en tecnologías de microondas, y
- e) los requisitos aplicables específicamente a los sistemas de peaje basados en el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.

7. La Comisión adoptará actos de ejecución, a más tardar el... [*seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], para establecer el procedimiento que deben aplicar los Estados miembros para evaluar la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso de componentes de interoperabilidad, incluido el contenido y el formato de las declaraciones de conformidad CE. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.

Capítulo V

Cláusulas de salvaguardia

Artículo 16

Procedimiento de salvaguardia

1. En caso de que un Estado miembro tenga motivos para pensar que determinados componentes de interoperabilidad que llevan la marca «CE» y han sido comercializados no se ajustarán probablemente, al utilizarlos para el fin a que están destinados, a los requisitos pertinentes, adoptará todas las medidas necesarias para restringir su ámbito de aplicación, prohibir su uso o retirarlos del mercado. Dicho Estado miembro informará inmediatamente a la Comisión de las medidas adoptadas e indicará las razones de su decisión, precisando, en particular, si la no conformidad se debe de:
- a) la incorrecta aplicación de las especificaciones técnicas, o

- b) la insuficiencia de las especificaciones técnicas.
2. La Comisión consultará cuanto antes al Estado miembro, al fabricante, al proveedor del SET o a sus representantes autorizados establecidos en la Unión. Si, tras dicha consulta, la Comisión comprueba que la medida está justificada, informará de ello inmediatamente al Estado miembro interesado y a los demás Estados miembros. No obstante si, tras dicha consulta, la Comisión comprueba que la medida no está justificada, informará de ello inmediatamente al Estado miembro interesado, al fabricante o a su representante autorizado establecido en la Unión y a los demás Estados miembros.
3. En caso de que determinados componentes de interoperabilidad que lleven la marca «CE» no cumplan los requisitos de interoperabilidad, el Estado miembro competente exigirá al fabricante o a su representante autorizado establecido en la Unión que restablezca el componente de interoperabilidad a un estado de conformidad con las especificaciones o de idoneidad para su uso, o de ambos, de acuerdo con las condiciones establecidas por dicho Estado miembro, e informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

Artículo 17

Transparencia de las evaluaciones de la conformidad

Las decisiones tomadas por un Estado miembro o por un perceptor de peaje con respecto a la evaluación de la conformidad con las especificaciones o a la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad, así como las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 16, expondrán en detalle los motivos en que se basan, y se notificarán al fabricante, al proveedor del SET o a sus representantes autorizados en cuestión con la mayor brevedad posible, indicando los recursos que permite interponer la normativa vigente en el Estado miembro de que se trate y los plazos de presentación de los mismos.

Capítulo VI

Disposiciones administrativas

Artículo 18

Oficina de contacto única

Cada Estado miembro con al menos dos dominios del SET en su territorio designará una oficina de contacto única para proveedores del SET. El Estado miembro hará públicos los detalles de contacto de dicha oficina, y los facilitará, previa petición, a los proveedores del SET interesados. El Estado miembro tomará las medidas necesarias para garantizar que, a petición del proveedor del SET, la oficina de contacto facilite y coordine los primeros contactos administrativos entre el proveedor del SET y los perceptores de peaje responsables de los dominios del SET en el territorio del Estado miembro. La oficina de contacto podrá ser una persona física o un organismo público o privado.

Artículo 19
Organismos notificados

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos encargados de efectuar el procedimiento de evaluación de la conformidad con las especificaciones o la idoneidad para su uso previstos en el acto de ejecución a que se refiere el artículo 15, apartado 7, indicando para cada uno de ellos su ámbito de competencia y los números de identificación obtenidos previamente de la Comisión. Esta publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la lista de estos organismos con su correspondiente número de identificación, así como sus ámbitos de competencia, y se encargará de su actualización.
2. Los Estados miembros aplicarán los criterios previstos en los actos delegados a que se refiere el apartado 5 del presente artículo para evaluar qué organismos van a ser notificado. Se considerará que cumplen dichos criterios los organismos que cumplan los criterios de evaluación previstos en las normas europeas aplicables.
3. Los Estados miembros retirarán la acreditación a los organismos que dejen de cumplir los criterios previstos en los actos delegados a que se refiere el apartado 5 del presente artículo. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.

4. Si un Estado miembro o la Comisión considera que un organismo notificado por otro Estado miembro no cumple los criterios previstos en los actos delegados a que se refiere el apartado 5 del presente artículo, someterá el asunto al Comité de Telepeaje a que se refiere el artículo 31, apartado 1, que dictaminará en un plazo de tres meses. A la vista del dictamen de dicho Comité, la Comisión informará al Estado miembro que notificó al organismo en cuestión sobre los cambios necesarios para que el organismo notificado pueda conservar el estatuto que tiene concedido.
5. La Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 30, a más tardar el... [*seis meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], para establecer los criterios mínimos de selección de los organismos notificados.

Artículo 20

Grupo de coordinación

Se creará un grupo de coordinación de los organismos notificados con arreglo al artículo 19, apartado 1 («el grupo de coordinación»), que actuará como grupo de trabajo del Comité de Telepeaje a que se refiere el artículo 31, apartado 1, de acuerdo con el reglamento interno de dicho Comité.

Artículo 21

Registros

1. A efectos de la aplicación de la presente Directiva, cada Estado miembro llevará un registro electrónico nacional que cubra los siguientes aspectos:
 - a) los dominios del SET dentro de su territorio, en particular la información relativa a:
 - i) los correspondientes perceptores de peaje,
 - ii) las tecnologías de peaje utilizadas,
 - iii) los datos contextuales del peaje,
 - iv) la declaración del dominio del SET, y
 - v) los proveedores del SET con contratos de SET con los perceptores de peaje que operan en el territorio de dicho Estado miembro;
 - b) los proveedores del SET a los que se ha concedido el registro de conformidad con el artículo 4, y
 - c) los datos de la oficina de contacto única para el SET a que se refiere el artículo 18, incluida una dirección de correo electrónico y un número de teléfono.

Salvo disposición en contrario, los Estados miembros comprobarán al menos una vez al año que siguen cumpliéndose los requisitos establecidos en el artículo 4, letras a), d), e) y f), y actualizarán el registro en consecuencia. El registro incluirá también las conclusiones de la auditoría prevista en el artículo 4, letra e). Los Estados miembros no serán responsables de las actuaciones de los proveedores del SET que consten en sus registros.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la actualización y la exactitud de todos los datos contenidos en el registro electrónico nacional.
3. Los registros podrán ser consultados electrónicamente por el público.
4. Dichos registros estarán disponibles a partir del... [*treinta meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva*].
5. Al final de cada año natural, las autoridades de los Estados miembros encargadas de los registros comunicarán a la Comisión, por medios electrónicos, los registros de los dominios del SET y de los proveedores del SET. La Comisión pondrá la información a disposición de los demás Estados miembros. Cualquier incoherencia respecto a la situación en un Estado miembro será comunicada al Estado miembro de registro y a la Comisión.

Capítulo VII

Sistemas piloto

Artículo 22

Sistemas piloto de peaje

1. A fin de fomentar el avance técnico del SET, los Estados miembros podrán autorizar, de manera temporal, en partes reducidas de su dominio de peaje y en paralelo con el sistema conforme al SET, sistemas piloto de peaje que incluyan nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no cumplan una o varias disposiciones de la presente Directiva.
2. Los proveedores del SET no estarán obligados a participar en los sistemas piloto de peaje.
3. Antes de iniciar un sistema piloto de peaje, el Estado miembro en cuestión solicitará autorización a la Comisión. La Comisión emitirá la autorización o la denegará en forma de Decisión, en el plazo de seis meses a partir del momento de la recepción de la solicitud. La Comisión podrá denegar la autorización si el sistema piloto de peaje pudiera perjudicar el correcto funcionamiento del sistema regular de telepeaje de carretera o del SET. El período máximo inicial de la autorización será de tres años.

Capítulo VIII

Intercambio de información

sobre el impago de cánones de carretera

Artículo 23

Procedimiento para el intercambio de datos entre Estados miembros

1. A fin de permitir la identificación del vehículo y del propietario o titular del vehículo con respecto al cual se haya determinado que se ha producido el impago de un canon de carretera, cada Estado miembro deberá conceder acceso únicamente a los puntos de contacto nacionales de otros Estados miembros a los siguientes datos de matriculación de vehículos, con la posibilidad de efectuar búsquedas automatizadas sobre los mismos:
 - a) datos relativos a los vehículos, y
 - b) datos relativos a los propietarios o titulares de los vehículos.

Los datos contemplados en las letras a) y b) que sean necesarios para llevar a cabo una búsqueda automatizada se atenderán a lo dispuesto en el anexo I.

2. A los fines del intercambio de los datos a que se refiere el apartado 1, cada Estado miembro designará un punto de contacto nacional. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que el intercambio de información entre los Estados miembros tenga lugar únicamente a través de los puntos de contacto nacionales. Las competencias de los puntos de contacto nacionales se regirán por la normativa aplicable del Estado miembro de que se trate. En este proceso de intercambio de datos, se debe prestar especial atención a la protección adecuada de los datos personales.
3. Cuando se efectúe una búsqueda automatizada en forma de solicitud saliente, el punto de contacto nacional del Estado miembro en cuyo territorio se produjo un impago del canon de carretera deberá usar un número de matrícula completo.

Dichas búsquedas automatizadas se efectuarán de acuerdo con los procedimientos contemplados en el capítulo 3, puntos 2 y 3, del anexo de la Decisión 2008/616/JAI del Consejo¹ y con los requisitos del anexo II de la presente Directiva.

El Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera empleará los datos obtenidos para establecer quién es responsable de dicho impago.

¹ Decisión 2008/616/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, relativa a la ejecución de la Decisión 2008/615/JAI sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza (DO L 210 de 6.8.2008, p. 12).

4. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el intercambio de información se efectúe a través de la aplicación informática del sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (EUCARIS) y las versiones modificadas de dicha aplicación, de acuerdo con el anexo I de la presente Directiva y el capítulo 3, puntos 2 y 3, del anexo de la Decisión 2008/616/JAI.
5. Cada Estado miembro asumirá sus propios costes derivados de la administración, utilización y mantenimiento de las aplicaciones informáticas a que se refiere el apartado 4.

Artículo 24

Notificación del impago de un canon de carretera

1. El Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago de un canon de carretera deberá decidir si incoa o no un procedimiento respecto al impago de dicho canon.

Cuando el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago de un canon de carretera decida incoar dicho procedimiento, deberá informar debidamente, de conformidad con su legislación nacional, al propietario, al titular del vehículo o a cualquier otra persona identificada como presunta autora del impago del canon de carretera.

Esta información deberá incluir, según proceda conforme a su legislación nacional, las consecuencias jurídicas de la infracción en el territorio del Estado miembro en el que se produjo el impago del canon de carretera con arreglo a su Derecho.

2. Al enviar la notificación al propietario, al titular del vehículo o a cualquier otra persona identificada como presunta autora del impago del canon de carretera, el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago deberá incluir, con arreglo a su Derecho nacional, toda la información pertinente, en particular la naturaleza del impago del canon de carretera, el lugar, la fecha y la hora en que se cometió, el título de las normas de la legislación nacional que se hayan infringido, el derecho a recurrir y a tener acceso a la información, así como la sanción y, cuando proceda, los datos relativos al dispositivo empleado para detectar el impago del canon de carretera. A tal efecto, el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera basará la notificación en la plantilla que figura en el anexo II.
3. En caso de que el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago de un canon de carretera decida incoar un procedimiento respecto a dicho impago, deberá enviar, con vistas a garantizar el respeto de los derechos fundamentales, la notificación en la lengua del documento de matriculación del vehículo, si está disponible, o en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de matriculación.

Artículo 25

Procedimiento de seguimiento

por parte de las entidades responsables de la recaudación

1. El Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago de un canon de carretera podrá facilitar a la entidad responsable de recaudar el canon de carretera los datos obtenidos mediante el procedimiento contemplado en el artículo 23, apartado 1, únicamente si se cumplen las siguientes condiciones:
 - a) los datos transferidos se limitan a lo que dicha entidad necesita para obtener el canon de carretera que se adeuda;
 - b) el procedimiento para obtener el canon de carretera que se adeuda se ajusta al procedimiento previsto en el artículo 24;
 - c) la entidad de que se trata será responsable de la realización de este procedimiento, y
 - d) el cumplimiento de la orden de pago emitida por la entidad que recibe los datos pone fin al impago del canon de carretera.
2. Los Estados miembros velarán por que los datos facilitados a la entidad responsable se utilicen con el único fin de obtener el canon de carretera que se adeuda y que se supriman inmediatamente una vez que se haya abonado el canon de carretera o, si el impago persiste, dentro de un plazo razonable tras la transferencia de los datos que ha de fijar el Estado miembro.

Artículo 26

Transmisión de informes de los Estados miembros a la Comisión

Cada Estado miembro enviará un informe completo a la Comisión a más tardar el... [*cuatro años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*] y cada tres años a partir de dicha fecha.

El informe completo deberá indicar el número de búsquedas automatizadas efectuadas por el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago de un canon de carretera dirigidas al punto de contacto del Estado miembro de matriculación, a raíz del impago de un canon de carretera que haya tenido lugar en su territorio, junto con el número de solicitudes fallidas.

El informe completo también deberá incluir una descripción de la situación a nivel nacional en lo que se refiere al seguimiento dado a los impagos de los cánones de carretera, sobre la base de la proporción de tales impagos que hayan dado lugar a notificaciones.

Artículo 27

Protección de datos

1. Las disposiciones del Reglamento (UE) 2016/679 y las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales de transposición de las Directivas 2002/58/CE y (UE) 2016/680 se aplicarán a los datos personales tratados en virtud de la presente Directiva.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias, de conformidad con la legislación aplicable en materia de protección de datos, para garantizar que:
- a) el tratamiento de los datos personales a efectos de los artículos 23, 24 y 25 se limite a los tipos de datos enumerados en el anexo I de la presente Directiva;
 - b) los datos personales sean exactos, estén actualizados y que las solicitudes de rectificación o supresión se tramiten sin demora injustificada, y
 - c) se establezca un plazo para la conservación de los datos personales.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para velar por que los datos personales tratados en virtud de la presente Directiva se utilicen únicamente para los siguientes fines:

- a) la identificación de presuntos infractores de la obligación de pagar cánones de carretera, dentro del ámbito de aplicación del artículo 5, apartado 8;
- b) el cumplimiento, por parte del perceptor de peajes, de sus obligaciones para con las autoridades fiscales, dentro del ámbito de aplicación del artículo 5, apartado 9, y

- c) la identificación del vehículo y del propietario o titular del vehículo con respecto al cual se haya determinado que se ha producido el impago de un canon de carretera dentro del ámbito de aplicación de los artículos 23 y 24.

Los Estados miembros también adoptarán las medidas necesarias para velar por que los interesados tengan los mismos derechos de información, acceso, rectificación, supresión y limitación de su tratamiento, de presentación de una reclamación ante una autoridad de supervisión de la protección de datos, de compensación y de tutela judicial efectiva que los previstos en el Reglamento (UE) 2016/679 o, cuando proceda, en la Directiva (UE) 2016/680.

- 3. El presente artículo no afectará a la posibilidad que tienen los Estados miembros de limitar el ámbito de aplicación de los derechos y obligaciones previstos en determinadas disposiciones del Reglamento (UE) 2016/679 de conformidad con el artículo 23 del citado Reglamento a los efectos enumerados en el apartado 1 de dicho artículo.
- 4. Toda persona interesada tendrá derecho a obtener sin demoras indebidas información de cuáles son sus datos personales registrados en el Estado miembro de matriculación transmitidos al Estado miembro en el que se produjo el impago de un canon de carretera, incluida la fecha de la solicitud y la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago de un canon de carretera.

Capítulo IX

Disposiciones finales

Artículo 28

Informe

1. A más tardar el... [*cuatro años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y las repercusiones de la presente Directiva, en particular respecto a los progresos y la implantación del SET, así como la eficacia y eficiencia del mecanismo para el intercambio de datos en el marco de la investigación de los impagos de cánones de carretera.

El informe analizará, en particular, lo siguiente:

- a) los efectos del artículo 5, apartados 1 y 2, sobre el despliegue del SET, haciendo especial hincapié en la disponibilidad del servicio en dominios pequeños o periféricos del SET;
- b) la eficacia de los artículos 23, 24 y 25 en la reducción del número de impagos de cánones de carretera en la Unión, y
- c) los progresos realizados en los aspectos relacionados con la interoperabilidad entre los sistemas de telepeaje de carretera utilizando la tecnología de posicionamiento por satélite y la tecnología de microondas de 5,8 GHz.

2. El informe irá acompañado, si procede, de una propuesta dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo para la revisión de la presente Directiva, en particular con respecto a los siguientes elementos:
- a) otras medidas para garantizar que el SET esté disponible en todos los dominios, incluidos los pequeños y periféricos;
 - b) medidas para facilitar aún más el control del cumplimiento transfronterizo de la obligación del pago de cánones de carretera en la Unión, incluidos los mecanismos de asistencia mutua, y
 - c) la ampliación de las disposiciones que facilitan el control del cumplimiento transfronterizo de la obligación a las zonas de bajas emisiones, a las zonas de acceso restringido o a otros sistemas de regulación del acceso de vehículos urbanos.

Artículo 29

Actos delegados

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 30 que actualicen el anexo I con el fin de tener en cuenta las modificaciones pertinentes que deban introducirse en las Decisiones 2008/615/JAI¹ y 2008/616/JAI del Consejo o cuando así lo requiera cualquier otro acto jurídico pertinente de la Unión.

¹ Decisión 2008/615/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza (DO L 210 de 6.8.2008, p. 1).

Artículo 30
Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 8, apartado 5, el artículo 10, apartado 3, el artículo 15, apartados 4 y 5, el artículo 19, apartado 5, y el artículo 29 se otorgarán a la Comisión por un período de cinco años a partir del... [*fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poder a que se refiere el artículo 8, apartado 5, el artículo 10, apartado 3, el artículo 15, apartados 4 y 5, el artículo 19, apartado 5, y el artículo 29, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8, apartado 5, el artículo 10, apartado 3, el artículo 15, apartados 4 y 5, el artículo 19, apartado 5, y el artículo 29 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 31
Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Telepeaje.

Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Si el Comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 32
Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el... [*treinta meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 1 a 27 y en los anexos I y II. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Aplicarán tales medidas a partir del... [*treinta meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*].

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán asimismo una mención que precise que las referencias hechas en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas en vigor a la Directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia y la formulación de dicha mención.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 33

Derogación

Queda derogada la Directiva 2004/52/CE, con efectos a partir del... [*día siguiente a la fecha establecida en el artículo 32, apartado 1, párrafo primero*], sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de incorporación al Derecho interno de la Directiva establecidos en el anexo III, parte B.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

Artículo 34
Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 35
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en...,

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

Elementos de datos necesarios para efectuar la búsqueda automatizada
a que se refiere el artículo 23, apartado 1

Elemento	O/F ¹	Observaciones
Datos relativos al vehículo	O	
Estado miembro de matriculación	O	
Número de matrícula	O	(A ²)
Datos relativos al impago del canon de carretera	O	
Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera	O	
Fecha de referencia del incidente	O	
Hora de referencia del incidente	O	

¹ O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

² Código armonizado de la Unión, véase la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

Elementos de datos proporcionados como resultado de la búsqueda automatizada
efectuada en virtud del artículo 23, apartado 1

Parte I. Datos relativos a los vehículos

Elemento	O/F ¹	Observaciones
Número de matrícula	O	
Número de bastidor/NIV	O	
Estado miembro de matriculación	O	
Marca	O	(D.1 ²) por ejemplo, Ford, Opel, Renault
Modelo de vehículo	O	(D.3) por ejemplo, Focus, Astra, Megane
Código de categoría UE	O	(J) por ejemplo, ciclomotores, motocicletas, turismos
Clase de emisiones EURO	O	por ejemplo, Euro 4, EURO 6

¹ O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

² Código armonizado de la Unión, véase la Directiva 1999/37/CE.

Parte II. Datos relativos a los propietarios o titulares de los vehículos

Elemento	O/F ¹	Observaciones
Datos relativos a los titulares del vehículo		(C.1 ²) Los datos se refieren al titular del certificado concreto de matriculación.
Apellidos de los titulares (Nombre de la empresa)	O	(C.1.1) Se utilizarán campos distintos para los nombres de pila, los infijos, los títulos, etc. y se comunicarán los apellidos en formato de impresión.
Nombre	O	(C.1.2) Se utilizarán campos distintos para los nombres de pila y las iniciales, y se comunicará el nombre en formato de impresión.
Dirección	O	(C.1.3) Se utilizarán campos distintos para la calle, el número de la casa y el anexo, el código postal, el lugar de residencia, el país de residencia, etc., y se comunicará la dirección en formato de impresión.
Sexo	F	Masculino, femenino.
Fecha de nacimiento	O	
Entidad jurídica	O	Particular, asociación, empresa, sociedad, etc.
Lugar de nacimiento	F	
Número de identificación	F	Un identificador que solo se aplique a la persona o empresa.

¹ O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

² Código armonizado de la Unión, véase la Directiva 1999/37/CE.

Elemento	O/F ¹	Observaciones
Datos relativos a los propietarios del vehículo		(C.2) Los datos se refieren al propietario del vehículo.
Apellidos de los propietarios (Nombre de la empresa)	O	(C.2.1)
Nombre	O	(C.2.2)
Dirección	O	(C.2.3)
Sexo	F	Masculino, femenino.
Fecha de nacimiento	O	
Entidad jurídica	O	Particular, asociación, empresa, sociedad, etc.
Lugar de nacimiento	F	
Número de identificación	F	Un identificador que solo se aplique a la persona o empresa.
		En el caso de los vehículos para desguace, vehículos o placas de matrícula robados o matrícula caducada, no se facilitará información sobre los propietarios o titulares. Se transmitirá, en su lugar, el mensaje «Información no desvelada».

ANEXO II

PLANTILLA PARA LA NOTIFICACIÓN

a que se refiere el artículo 24

[Página de cubierta]

.....
.....

[Nombre, dirección y número de teléfono del remitente]

.....
.....

[Nombre y dirección del destinatario]

NOTIFICACIÓN

relativa al impago de un canon de carretera registrado en.....

[nombre del Estado miembro en cuyo territorio
se produjo el impago del canon de carretera]

El....., un impago del canon de carretera con el vehículo con
[fecha]

número de matrícula marca modelo.....
fue detectado por.....

[nombre del organismo responsable]

[Opción n.º 1] ⁽¹⁾

Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.

[Opción n.º 2] ⁽¹⁾

El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el
vehículo en el momento de la comisión del impago del canon de carretera.

Los detalles pertinentes del impago del canon de carretera se describen a continuación (página 3).

El importe de la sanción pecuniaria debida por el impago del canon de carretera es
de EUR/moneda nacional. ⁽¹⁾

El importe del canon de carretera impagado es de EUR/moneda nacional. ⁽¹⁾

El plazo de pago vence el.....

Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección
mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria ⁽¹⁾ / canon de carretera ⁽¹⁾.

La presente notificación se tramitará con arreglo al Derecho nacional de.....
[nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera].

Datos pertinentes en relación con el impago del canon de carretera

- a) Datos relativos al vehículo con el que se produjo el impago del canon de carretera:

Número de matrícula:

Estado miembro de matriculación:

Marca y modelo:

- b) Datos relativos al impago del canon de carretera:

Lugar, fecha y hora en que se produjo el impago del canon de carretera:

.....
.....
.....
.....

Naturaleza y tipificación legal del impago del canon de carretera:

.....
.....
.....
.....

Descripción detallada del impago del canon de carretera:

.....
.....

Referencia a las disposiciones legales pertinentes:

.....
.....

Descripción o referencia de las pruebas relativas al impago del canon de carretera:

.....
.....

c) Datos relativos al dispositivo utilizado para detectar el impago del canon de carretera ⁽²⁾:

Especificaciones del dispositivo:

.....
.....

Número de identificación del dispositivo:

.....
.....

Fecha de vencimiento de la última calibración:

.....
.....

(1) Táchese si no procede.

(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

Formulario de respuesta

(rellénese con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

– Nombre y apellido(s):

.....
.....

– Fecha y lugar de nacimiento:

.....

– Número del permiso de conducción: expedido el
(fecha): en (lugar):

– Dirección:
.....
.....
.....

B. Cuestionario:

1. ¿El vehículo....., marca....., número de
matrícula....., está registrado a su nombre? sí/no ⁽¹⁾

En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es:

.....

(apellido(s) y nombre, dirección)

2. ¿Reconoce no haber pagado el canon de carretera? sí/no ⁽¹⁾

3. Si no lo reconoce, explique por qué:

.....
.....

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente notificación a la siguiente autoridad o entidad:

a la siguiente dirección:

INFORMACIÓN

(Cuando el envío de la notificación corra a cargo de la entidad responsable de la percepción del peaje de carretera con arreglo al artículo 25):

Si el canon de carretera adeudado no se paga dentro del plazo establecido en la presente notificación, el presente asunto se transmitirá a la autoridad competente de

[nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago de un canon de carretera]

y será examinada por esta.

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta o del justificante de pago. ⁽¹⁾

/

(Cuando el envío de la notificación corra a cargo de la autoridad competente del Estado miembro):

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de.....

[nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera].

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta o del justificante de pago. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Táchese si no procede.

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page, providing a guide for handwriting practice. There are no margins, text, or other markings on the page.

La presente notificación, en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

Exención de responsabilidad en materia de protección de datos

[Caso de ser aplicable el Reglamento (UE) 2016/679:

De conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679, tiene derecho a solicitar el acceso a sus datos personales, y su rectificación o supresión, o la limitación de su tratamiento, o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos. También tiene derecho a presentar una reclamación ante (nombre y dirección de la autoridad de control correspondiente).]

[Caso de ser aplicable la Directiva (UE) 2016/680:

De conformidad con [nombre de la ley nacional por la que se aplica la Directiva (UE) 2016/680], tiene derecho a solicitar al responsable del tratamiento el acceso a sus datos personales, su rectificación o supresión, y la limitación de su tratamiento. Tiene asimismo derecho a presentar una reclamación ante (nombre y dirección de la autoridad de control correspondiente).]

ANEXO III

Parte A

Directiva derogada, con la modificación correspondiente
(mencionada en el artículo 33)

Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo DO L 166 de 30.4.2004, p. 124

Reglamento (CE) n.º 219/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo DO L 87 de 31.3.2009, p. 109

Parte B

Plazo para la transposición al Derecho nacional
(mencionado en el artículo 33)

Directiva	Fecha límite de transposición
Directiva 2004/52/CE	20 de noviembre de 2005

ANEXO IV

Tabla de correspondencias

Directiva 2004/52/CE	La presente Directiva
Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1, párrafo primero, letra a)
—	Artículo 1, apartado 1, párrafo primero, letra b)
Artículo 3, apartado 2, primera frase	Artículo 1, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 1, apartado 2, frase introductoria	Artículo 1, apartado 2, frase introductoria
Artículo 1, apartado 2, letra a)	Artículo 1, apartado 2, letra a)
Artículo 1, apartado 2, letra b)	—
Artículo 1, apartado 2, letra c)	Artículo 1, apartado 2, letra b)
—	Artículo 1, apartado 3
Artículo 1, apartado 3	Artículo 1, apartado 4
—	Artículo 1, apartado 5
—	Artículo 1, apartado 6
—	Artículo 2
Artículo 2, apartado 1	Artículo 3, apartado 1, párrafo primero
—	Artículo 3, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 2, apartado 2, primera frase	—
Artículo 4, apartado 7	Artículo 3, apartado 2
—	Artículo 3, apartado 3
Artículo 2, apartado 2, segunda y tercera frases	Artículo 3, apartado 4

Directiva 2004/52/CE	La presente Directiva
Artículo 2, apartado 2, cuarta frase	—
—	Artículo 3, apartado 5
—	Artículo 3, apartado 6
Artículo 2, apartado 3	—
Artículo 2, apartado 4	—
Artículo 2, apartado 5	—
Artículo 2, apartado 6	—
Artículo 2, apartado 7	Artículo 27
Artículo 3, apartado 1	—
Artículo 3, apartado 2, primera frase	Artículo 1, apartado 1, segunda frase
Artículo 3, apartado 2, segunda frase	—
Artículo 3, apartado 2, tercera frase	
Artículo 3, apartado 3	
Artículo 3, apartado 4	—
Artículo 4, apartado 1	
Artículo 4, apartado 2	—
Artículo 4, apartado 3	
Artículo 4, apartado 4	—
Artículo 4, apartado 5	—
Artículo 4, apartado 7	Artículo 3, apartado 2

Directiva 2004/52/CE	La presente Directiva
Artículo 4, apartado 8	Artículo 5, apartado 4
—	Artículo 23
—	Artículo 24
—	Artículo 26
Artículo 2, apartado 7	Artículo 27
—	Artículo 28
—	Artículo 29
—	Artículo 30
Artículo 5	Artículo 31
Artículo 6	Artículo 32, apartado 1
—	Artículo 32, apartado 2
—	Artículo 33
Artículo 7	Artículo 34
Artículo 8	Artículo 35
Anexo	—
—	Anexo I
—	Anexo II
—	Anexo III
—	Anexo IV