

Bruselas, 17 de mayo de 2018
(OR. en)

8856/18

**Expediente interinstitucional:
2017/0128 (COD)**

**TRANS 189
CODEC 748**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Permanent Representatives Committee (Part 1)/ Council
N.º doc. prec.:	ST 8309/18 TRANS 164 CODEC 626
N.º doc. Ción.:	ST 9673/17 TRANS 217 CODEC 928
Asunto:	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras 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) – Orientación general

1. INTRODUCCIÓN

1. El 1 de junio de 2017, la Comisión transmitió al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de referencia, como parte del denominado *primer paquete de movilidad*.

- El objetivo principal de la propuesta es facilitar los sistemas electrónicos para el cobro de peajes que tendrían una interoperabilidad general en la Unión;
- La Comisión considera que la Directiva en vigor no ha alcanzado plenamente sus objetivos y que procede revisarla;

- La Comisión ha identificado que determinadas barreras administrativas, en particular especificaciones técnicas locales, obligatoriedad de una amplia cobertura geográfica y servicios por satélite obligatorios para vehículos ligeros, son el principal punto problemático en la situación legislativa vigente;
 - Además, la Comisión propone establecer un sistema para el intercambio de información entre Estados miembros a fin de identificar a los conductores que no pagan peajes;
 - La propuesta se ha presentado recurriendo a la técnica de la refundición.
1. El 30 de junio de 2017 la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo nombró ponente al Sr. Massimiliano Salini (PPE, IT). La Comisión de Libertades Civiles, Justicia y Asuntos de Interior (LIBE) aprobó su dictamen el 28 de marzo de 2018. La Comisión de Asuntos Jurídicos (JURI) debe emitir un dictamen sobre el recurso a la técnica de la refundición.
 2. El Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen sobre la propuesta el 18 de octubre de 2017 y el Comité de las Regiones hizo lo propio el 1 de febrero de 2018.
 3. La Cámara de Representantes de los Países Bajos, el Senado de la República Italiana, el Senado rumano, el Senado checo y la Asamblea Nacional francesa aprobaron dictámenes sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad.
- 2. TRABAJOS EN EL CONSEJO**
4. El Grupo «Transportes Terrestres» inició el examen de la propuesta el 1 de junio de 2017 con una presentación general de la Comisión. La evaluación de impacto se estudió el 21 de junio de 2017.

5. Durante la Presidencia búlgara, el Grupo debatió la propuesta en sus reuniones de los días 8 de enero, 26 de febrero, 15 de marzo, 20 de marzo, 23 de abril y 8 de mayo de 2018. Uno de los principales retos en este expediente era incorporar en la Directiva los elementos considerados esenciales de la Decisión 2009/750/CE¹ de la Comisión y en particular los cambios necesarios respecto a dichos elementos. El Comité de telepeaje² ha llevado a cabo una serie de preparativos técnicos en relación con los cambios necesarios mencionados. La Presidencia ha encontrado una solución transaccional entre las disposiciones de la Directiva y la definición de los detalles para los que se faculta a la Comisión.
6. El segundo tema principal de trabajo en el Grupo era la ampliación de la Directiva sobre telepeajes en carretera para incluir el intercambio de información sobre conductores que no pagan peajes. Por una parte, el sistema debe ser coherente con los principios y disposiciones relativos a la protección de los datos personales. Por otra parte, la legislación nacional de algunos Estados miembros no permite interponer un procedimiento de infracción si no hay una fase intermedia de notificación. El Grupo encontró una solución transaccional ampliamente satisfactoria para ambas cuestiones.

3. CUESTIONES PENDIENTES

7. El Grupo ha abordado numerosas cuestiones técnicas. No todos los Estados miembros comparten plenamente algunas opciones políticas básicas, en particular sobre remuneración. Sin embargo, la Presidencia considera que el actual texto transaccional constituye una solución no solo equilibrada, sino también coherente para las cuestiones que se plantean.

4. CONCLUSIÓN

8. Se ruega al Comité de Representantes Permanentes que apruebe el texto transaccional presentado por la Presidencia en el anexo del presente documento, con vistas a alcanzar una orientación general en el Consejo TTE (Transporte) del 7 de junio de 2018.

¹ Decisión de la Comisión, de 6 de octubre de 2009, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos (DO L 268 de 13.10.2009, p. 11).

² Establecido por la Directiva 2004/52/CE relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el ~~de la Comunidad~~ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ~~de la Comunidad Europea~~ ~~Tratado constitutivo de la Comunidad Europea~~, y en particular su artículo 7 ~~de la Comunidad Europea~~ 91 ~~de la Comunidad Europea~~, 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 ordinario,

Considerando lo siguiente:

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

↓ nuevo

➡ Consejo

(1) La Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹ ha sido modificada de forma sustancial. Debiéndose llevar a cabo nuevas modificaciones, conviene, en aras de una mayor claridad, proceder a la refundición de dicha Directiva.

➡ (1 *bis*) Es necesario que los telepeajes sean interoperables para reducir el coste y las cargas relacionados con el pago de peajes en toda la Unión.

(1 *bis bis*) La falta de interoperabilidad constituye un problema importante en los sistemas de telepeaje de las carreteras cuando 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 ej., tarificación por acceso restringido). Las disposiciones relativas a la interoperabilidad de sistemas de telepeaje de las carreteras 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 utilizado por el vehículo en las infraestructuras de peajes (sistemas basados en el tiempo o viñetas).

(1 *bis ter*) La ejecución transfronteriza de la obligación de pagar cánones de carretera constituye un problema importante en todo tipo de sistemas, basados en la distancia, basados en el acceso restringido o en el tiempo, electrónicos o manuales. Las disposiciones relativas al intercambio transfronterizo de información en caso de impago de un canon de carretera deben, por tanto, aplicarse a todos estos sistemas.

(1 *bis quater*) Debido a que no existe una clasificación coherente en la Unión, y a su relación indirecta con la utilización de las infraestructuras, las tasas de aparcamiento deben quedar excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva.

(1 *ter*) La interoperabilidad de los sistemas de telepeaje requiere un nivel de armonización de la tecnología utilizada y de las interfaces entre componentes de interoperabilidad.

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).

(1 quater) La armonización de tecnologías e interfaces debe respaldarse mediante el desarrollo y mantenimiento de normas abiertas y públicas adecuadas que estén disponibles para todos los suministradores de sistemas sobre una base no discriminatoria.

(1 quinquies) A los efectos de cubrir, con sus equipos instalados a bordo, las tecnologías de comunicación requeridas, debe autorizarse a los proveedores del Servicio Europeo de Telepeaje («SET») a utilizar otros equipos y sistemas informáticos ya presentes en el vehículo, como los sistemas de navegación o los dispositivos móviles, y a conectarse con ellos.

(1 sexies) Las características específicas de los sistemas de telepeaje que actualmente se aplican a los vehículos ligeros han de tenerse en cuenta. Habida cuenta de que ninguno de esos sistemas de telepeaje 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 vehículos ligeros equipos instalados a bordo adecuados para ser utilizados únicamente con la tecnología de 5,8 GHz. Esta excepción debe entenderse sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a implementar peajes por satélite para vehículos ligeros.

(1 septies) Los sistemas de peaje basados en el reconocimiento automático de matrículas requieren más controles manuales de transacciones de peaje en el servicio interno que los sistemas que utilizan equipos instalados a bordo. Los sistemas con equipos instalados a bordo son más eficaces para dominios de peaje electrónico amplios, y los sistemas de reconocimiento automático de matrículas son más convenientes para dominios reducidos, como los peajes urbanos, donde el uso de equipos instalados a bordo generaría cargas administrativas o costes desproporcionados.

(1 octies) Considerando los avances tecnológicos de las soluciones basadas en el reconocimiento automático de matrículas, debe alentarse a los organismos de normalización a que definan las normas técnicas necesarias.

(1 nonies) Los derechos y obligaciones específicos de los proveedores del SET deben aplicarse a empresas que prueben el cumplimiento de determinados requisitos y se puedan registrar como proveedores del SET en los Estados miembros donde están establecidos.

(1 decies) Los derechos y obligaciones específicos de los agentes del SET, es decir, proveedores del SET, perceptores de peaje y usuarios del SET, deben definirse claramente para garantizar que el mercado funciones de forma justa y eficaz.

(1 undecies) Resulta particularmente importante salvaguardar determinados derechos de los proveedores del SET, como el derechos 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.

(1 duodecies) Debe exigirse a los proveedores del SET que cooperen plenamente con los perceptores de peaje por lo que respecta a su labor de ejecución, de modo que se incremente la eficacia general de los sistemas de telepeaje.

(1 terdecies) 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 poder ofrecer servicios a los usuarios desde el primer día de funcionamiento del sistema de peaje.

(1 quaterdecies) Debe exigirse explícitamente a los perceptores de peaje que den acceso a sus dominios del SET a los proveedores de forma no discriminatoria.

(1 quindecies) Para garantizar a todos los proveedores del SET la transparencia y el acceso no discriminatorio a los distintos dominios del SET, debe exigirse a los perceptores de peaje que publiquen toda la información relativa a los derechos de acceso en una declaración de dominio del SET.

(1 sexdecies) Todos los descuentos o rebajas para usuarios de equipos instalados a bordo para peajes ofrecidos por un Estado miembro o por un perceptor de peaje deben ofrecerse con las mismas condiciones a clientes de proveedores del SET.

(1 septdecies) Los proveedores del SET deben tener derecho a una remuneración justa, según un método de cálculo transparente y no discriminatorio.

(1 octodecies) Debe exigirse a los proveedores del SET que paguen 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 equipo instalado a bordo que haya sido declarado como invalidado al perceptor de peaje.

(1 novodecies) 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. Deben excluirse las subvenciones cruzadas entre estas actividades diversas.

(1 vicies) 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.

(1 unvicies) 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.

(1 duovicies) Los órganos de conciliación deben estar facultados para comprobar que las condiciones contractuales impuestas a un proveedor del SET no sean discriminatorias. En particular, deben estar facultados para comprobar que la remuneración ofrecida por el perceptor de peaje a los proveedores del SET respeta los principios de la presente Directiva.

(1 tervicies) 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 del SET a efectos de elaborar políticas en materia de tráfico y mejorar la gestión del tráfico, de conformidad con las normas aplicables en materia de protección de datos.

(1 quatervicies) Es necesario definir un marco para los procedimientos de acreditación de proveedores del SET para un dominio de peaje que garantice el acceso justo al mercado al tiempo que salvaguarda un nivel de servicio correcto.

(1 quinvicies) Los procedimientos de evaluación de la conformidad con las especificaciones y de la idoneidad para su uso de los componentes que garantizan la interoperabilidad del SET deben basarse en la utilización de los módulos objeto de la Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹. Para fomentar el desarrollo industrial conviene elaborar, en la medida de lo posible, procedimientos que garanticen los niveles de calidad. Estos procedimientos deben permitir a los organismos notificados evaluar la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso de los componentes que garantizan la interoperabilidad del SET, asegurando que, durante las fases de diseño, construcción y puesta en servicio, así como durante la explotación, el resultado se ajuste a las normas y disposiciones técnicas y operativas vigentes. Los organismos notificados deben coordinar al máximo sus decisiones.

(1 septvicies) 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.

(1 septvicies bis) 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, a menos que sea esencial para el ensayo de la prueba piloto de sistemas de peaje. La Comisión debe tener la posibilidad de no autorizar dichas pruebas si estas pudieran perjudicar el correcto funcionamiento del sistema regular de telepeaje de las carreteras. ©

¹ Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo (DO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 1
(adaptado)

~~El Consejo, mediante su Resolución de 17 de junio de 1997 relativa a la introducción de la telemática en los transportes por carretera, en particular al cobro electrónico de cánones¹, instó a los Estados miembros y a la Comisión a que elaboraran una estrategia a fin de garantizar la convergencia de los sistemas de cobro electrónico de cánones para alcanzar un nivel adecuado de interoperabilidad a nivel europeo. La primera fase de esta estrategia se presentó en la Comunicación de la Comisión sobre sistemas interoperables de cobro electrónico en Europa.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 2
(adaptado)

~~La mayoría de los Estados miembros que han implantado sistemas de peaje electrónico para la financiación de las infraestructuras de carreteras o para la percepción de cánones de uso de la red de carreteras (sistemas agrupados en lo sucesivo bajo el nombre de «telepeaje») utilizan la tecnología de microondas de corto alcance, centrada en torno a la frecuencia de 5,8 GHz, pero estos sistemas no son actualmente totalmente compatibles entre sí. Los esfuerzos emprendidos por el Comité Europeo de Normalización (CEN) acerca de la tecnología de microondas condujeron en enero de 2003 a la elaboración de normas técnicas que facilitan la compatibilidad de los sistemas de telepeaje por microondas de 5,8 GHz, tras la aprobación de prenormas técnicas en 1997, pero estas prenormas no cubren todos los sistemas de comunicaciones especializadas de corto alcance (DSRC) de 5,8 GHz en funcionamiento en la Comunidad y comprenden dos variantes que no son totalmente compatibles. Dichas prenormas se basan en el modelo «Interconexión de sistemas abiertos», definido por la Organización Internacional de Normalización para la comunicación entre sistemas informáticos.~~

¹ ~~DO C 194 de 25.6.1997, p. 5.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 3
(adaptado)

~~No obstante, los empresarios de equipos y los gestores de infraestructuras han acordado, en el seno de la Comunidad, desarrollar productos interoperativos basados en los sistemas DSRC existentes de 5,8 GHz. Los equipos que será necesario poner a disposición de los usuarios, deben, en consecuencia, poder comunicarse con las tecnologías que pueden utilizarse únicamente en los nuevos sistemas de telepeaje que se instalen en la Comunidad después del 1 de enero de 2007, concretamente las tecnologías de localización por satélite, de comunicaciones móviles que utilicen la norma GSM-GPRS y la tecnología de microondas de 5,8 GHz.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 4
(adaptado)

~~Resulta esencial que esta labor de normalización se lleve a cabo lo antes posible, a fin de establecer normas técnicas que garanticen la compatibilidad técnica de los sistemas de telepeaje basados en la tecnología por microondas de 5,8 GHz y en tecnologías de localización por satélite y de comunicaciones móviles, a fin de evitar una nueva fragmentación del mercado.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 5
(adaptado)
⇒ Consejo

⇒ [...] ⇐

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50 considerando 6
⇒ Consejo

⇒ [...] ⇐

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50 considerando 7

~~Al introducir los nuevos sistemas de telepeaje debe ponerse a disposición de las empresas de que se trate equipos suficientes, para evitar la discriminación entre éstas.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50 considerando 8

~~En particular, debido a su gran versatilidad y flexibilidad, la aplicación de las nuevas tecnologías de localización por satélite (GNSS) y de comunicaciones móviles (GSM/GPRS), a los sistemas de telepeaje podrá servir para responder a las exigencias de las nuevas políticas de tarificación viaria previstas a escala comunitaria así como en los Estados miembros. Estas tecnologías permiten contabilizar los kilómetros recorridos por categoría de carretera sin requerir costosas inversiones en infraestructuras. Además, estas tecnologías abren la puerta a nuevos servicios adicionales de seguridad e información para los viajeros, como la alerta automática en caso de accidente indicando la situación precisa del vehículo, y a información instantánea sobre las condiciones de circulación, la densidad del tráfico o el tiempo de viaje. En el ámbito de la localización por satélite, el proyecto Galileo, puesto en marcha por la Comunidad en 2002, está ideado para aportar, a partir de 2008, servicios de información de mejor calidad que los prestados por los sistemas de navegación por satélite actuales, y que son óptimos para los servicios telemáticos de carreteras. El sistema precursor «European geostationary navigation overlay service», que estará en funcionamiento en 2004, proporcionará resultados similares. No obstante, estos sistemas innovadores podrían presentar problemas en aspectos como la fiabilidad de los controles y la prevención del fraude. Sin embargo, debido a las considerables ventajas citadas, se recomienda en principio que se empleen las tecnologías de localización por satélite y de comunicaciones móviles a la hora de introducir los nuevos sistemas de telepeaje.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 9
(adaptado)
⇒ Consejo

⇒ [...] ⇐

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 10
(adaptado)
⇒ Consejo

⇒ [...] ⇐

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50 considerando 11

~~Los conductores tienen derecho a disfrutar de una mayor calidad de servicio en la infraestructura viaria, especialmente en cuanto a seguridad, y a que se reduzca notablemente la congestión en las áreas de peaje, especialmente en días de gran afluencia y en determinados puntos especialmente congestionados de la red de carreteras. La definición del servicio europeo de telepeaje debe responder a este interés. Además, debe disponerse que las tecnologías y los componentes previstos puedan combinarse, siempre que sea técnicamente posible, con otros componentes del vehículo, en particular con el tacógrafo electrónico y los servicios de llamada de urgencia. En una fase posterior no deben excluirse los sistemas intermodales.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50 considerando 12

~~Se debe garantizar, mediante la instalación del equipo adecuado, la posibilidad de acceso a otras aplicaciones futuras, además de la del telepeaje.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50 considerando 13
⇒ Consejo

⇒ [...] ⇐

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50 considerando 14
⇒ Consejo

⇒ [...] ⇐

↓ nuevo
⇒ Consejo

⇒ [...] ⇐

⇒ [...] ⇐

(10) ⇒ [...] ⇐ En el futuro, ⇒ [...] ⇐ ⇒ convendría explorar ⇐ la posibilidad de ⇒ [...] ⇐
⇒ aplicar otras tecnologías emergentes al ⇐ telepeaje ⇒ [...] ⇐ , tras una valoración
meticulosa de los costes, beneficios, obstáculos técnicos y posibles soluciones a los mismos.
⇒ Es importante que se implementen medidas para proteger las inversiones existentes en la
tecnología de 5,8 GHz de la influencia negativa de otras tecnologías. ⇐

➡ (10 *bis*) Sin perjuicio de la legislación en materia de ayudas públicas y competencia, los Estados miembros deben poder elaborar medidas para fomentar el cobro y la facturación de peajes electrónicos. ⤷

➡ [...] ⤷

➡ [...] ⤷

(13) 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. ⤷

(14) En aras de la coherencia y el 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.

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).

➡ (14 *bis*) En algunos Estados miembros el impago de un canon de carretera no queda establecido hasta que no se ha notificado al usuario la obligación de pagar el canon de carretera. 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. Sin embargo, tal aplicación ampliada solo puede permitirse si se cumplen determinadas condiciones. ⬅

➡ [...] ⬅

(16) Debe exigirse a los Estados miembros que faciliten 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. Debe exigirse a la Comisión que valore los datos y la información obtenidos, y que proponga, en caso necesario, modificaciones de la legislación. ➡ La Comisión debe asimismo evaluar el impacto de tales modificaciones en el mercado de la prestación del SET, incluidos los dominios del SET reducidos y a distancia, y proponer nuevas medidas en caso necesario. ⬅

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50 considerando 15







~~Los sistemas de telepeaje contribuyen significativamente a reducir el riesgo de accidentes y, consecuentemente, a aumentar la seguridad viaria, a reducir el número de transacciones en metálico y a disminuir la congestión de las áreas de peaje, especialmente en días de gran afluencia. Asimismo, reducen el impacto negativo sobre el medio ambiente de los vehículos parados que tienen que reiniciar la marcha, y la congestión del tráfico, así como el impacto medioambiental que supone la implantación de nuevos puestos de peaje o la ampliación de los existentes.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 16
(adaptado)

~~El Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010 contiene objetivos de seguridad y fluidez del tráfico por carretera. Los servicios y sistemas de transporte inteligentes e interoperables constituyen un elemento clave para lograr estos objetivos.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 17 (adaptado)

⇒ Consejo

- (17) La  ejecución de la obligación de pagar cánones de carretera, la identificación del vehículo y del propietario o titular del vehículo para el que ha quedado establecido un impago de un canon de carretera y la recopilación de información sobre el usuario a efectos de garantizar el cumplimiento del perceptor de peaje con sus obligaciones ante las administraciones tributarias  [...]  implican  el tratamiento de datos personales, proceso que debe ajustarse a normas comunitarias  de la Unión  establecidas, entre ~~otras~~ otros, en ~~la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos,~~¹ el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo², en la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo³ y en la 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~~⁴. 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.

¹ ~~DO L 281 de 23.11.1995, p. 31; Directiva modificada por el Reglamento (CE) n.º 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).~~

² 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).

³ 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).

⁴ 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 (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50 considerando 18

~~El débito automático del peaje en cuentas bancarias o en cuentas de tarjetas de crédito o débito domiciliadas en cualquier parte de la Comunidad y fuera de su territorio, está supeditado a que se establezca una zona de pagos en la Comunidad plenamente operativa, sin gastos de gestión discriminatorios.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50 considerando 19

~~Los sistemas de telepeaje que se instalen en el territorio de los Estados miembros deben cumplir los siguientes requisitos fundamentales: dichos sistemas deben poder incorporar rápidamente las mejoras y adelantos tecnológicos y de los sistemas futuros, sin dar lugar a una costosa sustitución de los modelos y métodos antiguos, los costes de su adopción por los usuarios de la carretera, tanto profesionales como privados, deben ser despreciables en comparación con los beneficios resultantes para dichos usuarios, así como para toda la sociedad, y su aplicación en cualquier Estado miembro no debe dar lugar a ninguna discriminación, en ningún aspecto, entre los usuarios nacionales de la carretera y los usuarios de la carretera de otros Estados miembros.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 20
(adaptado)

~~Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, la interoperabilidad de los sistemas de peaje en el mercado interior y la instauración de un servicio europeo de telepeaje en el conjunto de la red comunitaria de carreteras sujetas a peaje, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión europea, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 21 (adaptado)

~~Debe preverse la participación de los interesados (operadores de servicios de peaje, gestores de infraestructuras, industria electrónica y del automóvil y usuarios) en las consultas de la Comisión sobre aspectos técnicos y contractuales del servicio europeo de telepeaje. En su caso, la Comisión debe consultar también a las organizaciones no gubernamentales que actúen en el ámbito de la protección de la vida privada, la seguridad vial y el medio ambiente.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 22 (adaptado)

~~La creación del sistema europeo de telepeaje presupone el establecimiento de orientaciones que deberá desarrollar el Comité de telepeaje establecido por la presente Directiva.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de 7.6.2004, p. 50 considerando 23

(18) 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.

↓ Corrección de errores, DO L 200 de 7.6.2004, p. 50 considerando 24

~~Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben probarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹.~~

¹ ~~DO L 184 de 17.7.1999, p. 23;~~

↓ nuevo

➡ Consejo

(19) Con el fin de ➡ garantizar la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras y ➡ facilitar el intercambio transfronterizo de información sobre ➡ [...] ➡ los vehículos y propietarios o titulares de vehículos para los que se ha producido un ➡ impago de los cánones de carretera, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la adaptación ➡ [...] ➡ del anexo II a los cambios en la legislación de la Unión ➡. 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 sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016¹. 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.

➡ (19 bis) La aplicación de la presente Directiva requiere condiciones uniformes para la aplicación de especificaciones técnicas y administrativas para el desarrollo, en los Estados miembros, de procedimientos e interfaces entre agentes del SET, de modo que se facilite la interoperatibilidad y se garantice que los mercados nacionales de telepeaje estén regulados por normas equivalentes. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación 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 Consejo². ➡

¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

² 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).

- (21) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas al plazo de transposición al Derecho interno de la Directiva que se indica en el anexo V, parte B.
- (22) 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 Consejo¹.

¹ 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).

↓ Corrección de errores, DO L 200
de 7.6.2004, p. 50 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

⇒ CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES ➡

Artículo 1

Objetivo ☒ Objeto ☒ y ámbito de aplicación

1. En la presente Directiva se fijan las condiciones necesarias para garantizar la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras ⇒ y para facilitar el intercambio transfronterizo de ➡ datos procedentes de los registros de matriculación de vehículos sobre los propietarios o titulares de vehículos que no hayan abonado los preceptivos ➡ [...] ➡ cánones de carretera ⇐ ~~de la Comunidad~~ ☒ en la Unión ☒ ➡ y sobre los vehículos correspondientes ➡. La Directiva es aplicable a ➡ [...] ➡ todos los tipos de cánones de carretera en toda la red de carreteras ~~comunitarias~~ ☒ de la Unión ☒, urbanas e interurbanas, autopistas, carreteras de primer orden o categoría inferior, y diversos elementos de la infraestructura como túneles, puentes y transbordadores.

⇒ La presente Directiva se aplicará sin perjuicio de las decisiones adoptadas por los Estados miembros para cobrar cánones a determinados tipos de vehículos, para fijar el nivel de los mismos y el propósito por el que se imponen. ⇐

2. ➡ [...] ➡ Los artículos 3 a 4 *septdecies* no se aplicarán ➡ a:

a) los sistemas de peaje ➡ [...] ➡ distintos de los sistemas de telepeaje definidos el artículo 2, letra d *ter*) ➡ ;

~~b) los sistemas de telepeaje que no necesiten la instalación de equipos en los vehículos;~~

eb) los sistemas de peaje pequeños de carreteras estrictamente locales, para los que los costes de cumplimiento de los ➡ artículos 3 a 4 *septdecies* ➡ [...] ➡ serían desproporcionados en relación con los beneficios ➡ [...] ➡ ➡ . ➡

➡ [...] ➡

➡ 2 *bis*. La presente Directiva no se aplicará a las tasas de aparcamiento. ➡

3. ~~Para alcanzar e~~ El objetivo fijado en el apartado 1, ~~de~~ de la interoperabilidad de ~~se crea~~ ~~a un servicio europeo~~ los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Unión se alcanzará por medio del Servicio Europeo de Telepeaje (SET). Este servicio, que será complementario de los servicios nacionales de telepeaje de los Estados miembros, ~~deberá garantizar la interoperabilidad en todo el territorio de la Comunidad para el usuario de los sistemas de telepeaje ya instalados en los Estados miembros así como los que se instalen en el futuro en el marco de la presente Directiva.~~

4. En caso de que la determinación de que se ha producido un impago esté supeditada en legislación nacional a la condición de que se haya notificado al usuario la obligación de pagar, los Estados miembros podrán aplicar también la presente Directiva para identificar al propietario o titular del vehículo, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

b) que no haya otro medio de identificar al propietario o titular del vehículo, y

c) que 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 según la legislación nacional.

5. El Estado miembro que haya optado por aplicar lo dispuesto en el apartado 4 deberá tomar las medidas necesarias para garantizar que todo procedimiento ulterior relacionado con la obligación de pago del canon de carretera sea realizada exclusivamente por autoridades públicas. Las referencias en la presente Directiva al impago del canon de carretera englobarán los casos a que se refiere el apartado 4 si el Estado miembro en el que se ha producido el impago aplica dicho apartado.

↓ nuevo

↻ Consejo


Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) «servicio de peaje»: el servicio que permite a los usuarios que han suscrito un contrato y, si es necesario, tienen el correspondiente equipo instalado a bordo para utilizar

un vehículo en uno o varios dominios del Servicio Europeo de Telepeaje (SET); el servicio de peaje incluye, en particular:

- en caso necesario, el suministro del equipo instalado a bordo específico para los usuarios y el mantenimiento de las funciones de dicho equipo;
- la garantía del pago efectivo del peaje adeudado por el usuario al perceptor de peaje;
- el suministro del medio de pago al usuario o la aceptación de un medio de pago existente;
- el cobro del peaje al usuario;
- la gestión de las relaciones comerciales con el usuario;
- la aplicación y el cumplimiento de las políticas de seguridad y privacidad para los sistemas de peaje. 

- a bis) «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; ☹
- b) «perceptor de peaje»: una entidad pública o privada que cobra ➤ peajes ☹ ➤ [...] ☹ por la circulación de vehículos en un dominio ➤ [...] ☹ ➤ del SET ☹ ;
- b bis) «futuro perceptor de peaje»: una entidad pública o privada que ha sido designada como perceptor de peaje en un futuro dominio del SET ☹
- c) «proveedor del SET»: una entidad que proporciona acceso al SET a un usuario del SET ➤ [...] ☹ y que está registrada en el Estado miembro donde está establecida;
- d) «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;
- d bis) «Servicio Europeo de Telepeaje (SET)»: el 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;
- d ter) «sistema de telepeaje»: 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 equipo instalado a bordo del vehículo o el reconocimiento automático de su matrícula, que es el único factor que desencadena una obligación de pago; ☹
- e) «dominio de ➤ l 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 ☹ ;

f) «equipo instalado a bordo (EIB)»: el conjunto de componentes (equipo y programas informáticos) [...] suministrado 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; el EIB puede ser un dispositivo único o un sistema integrado;

f bis) «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;

f ter) «componente de interoperabilidad»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de equipos 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;

f quater) «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;

f sexies) «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;

f septies) «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;

f octies) «parámetros de clasificación del vehículo»: la información relacionada con el vehículo y con arreglo a la cual se calculan los peajes sobre la base de los datos contextuales del peaje;

f nonies) «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 recopilar, procesar y enviar información en el marco del cobro de telepeajes;

f *decies*) «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 repetición del ensayo del equipo instalado a bordo de los vehículos o la adaptación de las interfaces de su servicio interno, y que requiere una nueva acreditación;

f *undecies*) «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; ☐

g) ☐ «peaje» y ☐ «canon de carretera»: el canon que deben abonar los usuarios de las carreteras ☐ [...] ☐ ☐ por ☐ circular por una carretera ☐ [...] ☐, una red de carreteras, una estructura, como un puente o un túnel, o un transbordador ☐ determinados ☐;

h) «impago de un canon de carretera»: ☐ [...] ☐ ☐ impago por el usuario de una carretera ☐ ☐ [...] ☐ de un canon de carretera en un Estado miembro, ☐ [...] ☐ ☐ según se defina en las disposiciones aplicables ☐ de dicho Estado miembro;

i) «Estado miembro de matriculación»: el Estado miembro ☐ en cuyo registro esté inscrito ☐ ☐ [...] ☐ el vehículo ☐ que está sujeto al pago del ☐ ☐ [...] ☐ canon de carretera;

j) «punto de contacto nacional»: una autoridad competente ☐ de un Estado miembro ☐ designada para el intercambio ☐ transfronterizo ☐ de los datos de matriculación del vehículo;

k) «búsqueda automatizada»: un procedimiento de acceso en red para consultar las bases de datos de uno, varios o todos los Estados miembros ☐ [...] ☐;

- l) «vehículo»: ☞ vehículo de motor o conjunto de vehículos articulados, destinados o utilizados para el transporte de personas o mercancías por carretera ☞ ☞ [...] ☞ ;
- m) «titular del vehículo»: la persona a cuyo nombre está matriculado el vehículo, según la definición del Derecho del Estado miembro de matriculación.
- n) «vehículo pesado»: un vehículo ☞ [...] ☞ con una masa máxima admisible superior a 3,5 toneladas ☞ [...] ☞ ;
- o) «vehículo ligero»: ☞ [...] ☞ ☞ un ☞ vehículo ☞ [...] ☞ ☞ cuya masa máxima admisible no exceda de 3,5 toneladas ☞ .

↓ Corrección de errores, DO L 200
de 7.6.2004, p. 50 (adaptado)

⇒ nuevo

⌚ Consejo

Artículo ~~2~~ 3

Soluciones tecnológicas

1. Todos los sistemas de telepeaje nuevos ⇒ que requieran la instalación o utilización de un equipo instalado a bordo ⇐ ~~puestos en servicio a partir del 1 de enero de 2007~~ se basarán, a efectos de realizar las transacciones de telepeaje, en la utilización de al menos una de las ~~tres~~ tecnologías ⌚ siguientes ⌚ ⌚ [...] ⌚ ⌚ : ⌚

⌚ a) localización por satélite

b) comunicaciones móviles;

c) tecnología de microondas a 5,8 GHz. ⌚

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

~~a) — localización por satélite;~~

~~b) — comunicaciones móviles según la norma GSM — GPRS (referencia GSM TS 03.60/23.060);~~

~~c) — microonda a 5,8 GHz.~~

➔ 1 bis. La Comisión pedirá a los organismos de normalización pertinentes, de conformidad con el procedimiento establecido en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, que adopten sin tardanza normas aplicables a los sistemas de telepeaje en lo que se refiere a las tecnologías enumeradas en el párrafo primero del apartado 1 y a la tecnología de reconocimiento automático de matrículas, y que las actualicen cuando sea necesario. La Comisión pedirá a los organismos de normalización que garanticen la compatibilidad continua de los componentes de interoperabilidad. ☐

↓ nuevo

➔ Consejo

2. ➔ Los EIB ☐ ➔ [...] ☐ que utilice ➔ n ☐ tecnología de localización por satélite ➔ y que se introduzcan en el mercado después del [DO: insértese la fecha correspondiente a 30 meses después de la fecha de entrada en vigor] ☐ deberá ➔ n ☐ ser compatible ➔ s ☐ con los servicios de localización prestados por ➔ el sistema ☐ Galileo ➔ [...] ☐ .

➔ [...] ☐

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).

↓ Corrección de errores, DO L 200 de
7.6.2004, p. 50

~~2. El servicio europeo de telepeaje se pondrá en servicio de conformidad con el apartado 1 del artículo 3. Los operadores pondrán a disposición de los usuarios interesados unos equipos de instalación a bordo, aptos para funcionar con todos los sistemas de telepeaje en servicio en los Estados miembros que utilicen las tecnologías mencionadas en el apartado 1 y que puedan utilizarse en vehículos de todos los tipos, según el calendario establecido en el apartado 4 del artículo 3. Estos equipos serán como mínimo interoperables y capaces de comunicar con todos los sistemas que funcionan en los Estados miembros y que utilicen una o varias de las tecnologías indicadas en el apartado 1. Las medidas de desarrollo a este respecto serán determinadas por el Comité a que se refiere el apartado 1 del artículo 5, incluidas las modalidades relativas a la disponibilidad de los equipos instalados a bordo, de forma que pueda satisfacerse la demanda de todos los usuarios interesados.~~

↕ nuevo
➡ Consejo

4. 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 además del peaje, siempre que el funcionamiento de dichos servicios no produzca interferencias con los servicios de peaje en ningún dominio del SET. ➡

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

↓ Corrección de errores, DO L 200
de 7.6.2004, p. 50 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

~~3. Se recomienda que los nuevos sistemas de telepeaje puestos en servicio tras la adopción de la presente Directiva utilicen las tecnologías de localización por satélite y de comunicaciones móviles enumeradas en el apartado 1. En relación con la posible migración a sistemas que utilicen estas tecnologías por parte de sistemas que utilicen otras, la Comisión, en colaboración con el Comité mencionado en el apartado 1 del artículo 5, redactará un informe a más tardar el 31 de diciembre de 2009. El informe incluirá el estudio de la utilización de cada una de las tecnologías citadas en el apartado 1, así como un análisis de coste-beneficio. En su caso, la Comisión adjuntará al informe una propuesta de estrategia de migración dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo.~~

~~4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, los equipos instalados a bordo podrán estar adaptados también a otras tecnologías, siempre que ello no conlleve una carga adicional para los usuarios o cree discriminación entre éstos. Cuando proceda, los equipos instalados a bordo podrán estar también conectados al tacógrafo electrónico del vehículo.~~

~~5. Cuando los Estados miembros dispongan de sistemas de peaje, adoptarán las medidas necesarias para incrementar la utilización de sistemas de telepeaje. Se esforzarán por que, a más tardar el 1 de enero de 2007, al menos el 50 % del tráfico que pase por cada área de peaje pueda utilizar sistemas de telepeaje. Los carriles utilizados para el cobro electrónico del peaje podrán utilizarse también para cobrarlo por otros medios, sin perjuicio de la seguridad.~~

~~6. Los trabajos de interoperabilidad de las tecnologías de peaje existentes, realizados en el marco del servicio europeo de telepeaje, deberán garantizar la plena compatibilidad e interrelación de dichas tecnologías con las tecnologías mencionadas en el apartado 1 y de sus equipos.~~

~~☞ [...] ☞~~

~~Artículo 3~~

~~Creación de un servicio europeo de telepeaje~~

~~1. Se crea un servicio europeo de telepeaje que abarca toda la red de carreteras de la Comunidad en la que se perciba electrónicamente un peaje o canon de uso de carreteras. Este servicio quedará definido mediante un conjunto de normas contractuales que permitirán a todos los operadores y/o emisores ofrecer el servicio, un conjunto de normas y requisitos técnicos, y un contrato de abono único entre los clientes y los operadores y/o emisores que ofrezcan el servicio. Este contrato dará acceso al servicio en el conjunto de la red y los abonos podrán obtenerse del operador de cualquier parte de la red y/o del emisor.~~

~~4. Cuando los Estados miembros tengan sistemas nacionales de cobro electrónico de peajes, garantizarán que los operadores y/o los emisores ofrezcan el servicio europeo de telepeaje a sus clientes de acuerdo con el siguiente calendario:~~

~~a) vehículos de más de 3,5 toneladas, y todos los vehículos que estén autorizados a transportar más de 9 pasajeros (conductor + 8), a más tardar tres años después de que se hayan adoptado las decisiones relativas a la definición del servicio europeo de telepeaje, mencionado en el apartado 4 del artículo 4;~~

~~b) todos los demás tipos de vehículos, a más tardar cinco años después de que se hayan adoptado las decisiones relativas a la definición del servicio europeo de telepeaje, mencionado en el apartado 4 del artículo 4.~~

↓ 219/2009 artículo 1 y apartado 7.7 del anexo

~~2. En su caso, el anexo podrá adaptarse por razones técnicas. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 2.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200 de 7.6.2004, p. 50 (adaptado)

↓ 219/2009 artículo 1 y apartado 7.7 del anexo

~~4. La Comisión adoptará las decisiones relativas a la definición del servicio europeo de telepeaje. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 2. Dichas decisiones solo se adoptarán si se reúnen todas las condiciones, evaluadas sobre la base de los estudios correspondientes, que garanticen el funcionamiento de la interoperabilidad desde todos los puntos de vista, incluidas las condiciones técnicas, jurídicas y comerciales.~~

~~5. La Comisión adoptará las decisiones técnicas relativas a la realización del servicio europeo de telepeaje. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 2.~~

↓ Corrección de errores, DO L 200
de 7.6.2004, p. 50

↻ Consejo

↻ [...] ↻

⇒ CAPÍTULO II

PRINCIPIOS GENERALES DEL SET

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:

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

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, en los treinta y seis meses siguientes al registro, contratos SET que abarquen todos los dominios del SET en los territorios de al menos cuatro Estados miembros.

Tomarán las medidas necesarias para garantizar que los mencionados proveedores del SET celebren, en los veinticuatro meses siguientes a la fecha en que hayan celebrado el primer contrato en un Estado miembro, contratos que abarquen todos los dominios del SET en dicho Estado miembro, excepto para aquellos dominios del SET en los que los perceptores de peaje responsables no cumplan las disposiciones del artículo 4 *ter*, 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 que hayan celebrado los correspondientes contratos.

Tomarán todas 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 lo dispuesto en el artículo 4 *ter*, apartado 2, o en el artículo 4 *undecies*, apartado 3, restablezca la cobertura del dominio en cuestión lo antes posible.

3. Los Estados miembros tomarán todas 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.

4. Los Estados miembros tomarán todas 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 equipos instalados a bordo que cumplan los correspondientes requisitos técnicos establecidos en la presente Directiva y en los actos a que se hace referencia en el artículo 4 *decies*, apartado 4, y en el artículo 4 *undecies*, apartado 7, así como en la Directiva 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹ y en la Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo². Podrán pedir a los proveedores del SET de que se trate que demuestren el cumplimiento de dichos requisitos.
7. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los proveedores del SET que presten servicios del SET en su territorio lleven listas de los equipos instalados a bordo invalidados relacionados con sus contratos SET con los usuarios del SET. Tomarán las medidas necesarias para garantizar que tales listas se lleven 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.
8. 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.
10. Los Estados miembros tomarán todas 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 necesitan bien para calcular y aplicar el peaje a los vehículos de los usuarios del SET, o bien para poder verificar el cálculo del peaje aplicado por los proveedores del SET a los vehículos de los usuarios del SET.

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).

12. 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 sola 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 8, apartado 2 *bis*.

13. Cada Estado miembro tomará las medidas necesarias para garantizar que el perceptor de peaje responsable de un dominio SET en su territorio esté facultado para obtener de los proveedores del SET datos relativos a todos los vehículos de los que sean propietarios o titulares los clientes del proveedor y que hayan circulado en un periodo 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 para con las autoridades fiscales. Los Estados miembros 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 sola entidad con un proveedor de servicios de peaje, los datos se utilicen únicamente para el cumplimiento por el perceptor de peaje de sus obligaciones para con las autoridades fiscales.

14. 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, y con las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales de transposición de la Directiva 2002/58/CE y la Directiva (UE) 2016/680.

17. A más tardar el [seis meses después dela 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:

- las modalidades de la publicación a que se refiere el apartado 3;
- la supervisión del cumplimiento de su nivel de servicio y de la cooperación con los perceptores de peaje en las auditorías de verificación;
- la cooperación con los perceptores de peaje en la realización de los ensayos de los sistemas de estos;
- la prestación de servicio y apoyo técnico a los usuarios del SET y la personalización de los equipos instalados a bordo;
- la facturación a los usuarios del SET;
- la información que los proveedores del SET han de facilitar a los perceptores de peaje, contemplada en el apartado 10;
- la información que ha de facilitarse a los usuarios en caso de que se detecte que no se ha declarado un peaje.

Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11 bis, apartado 2.

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 4 *sexdecies*, apartado 1, 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 actualizada 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 el acto a que se refiere el apartado 11.

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 el 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 4 *undecies*, apartado 3.

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 revisada con suficiente antelación para que los proveedores del SET ya acreditados puedan adaptar sus componentes de interoperabilidad a los nuevos requisitos y obtener, si es necesario, 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 4 *undecies*, apartado 3.

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.

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. Los Estados miembros podrán autorizar al perceptor de peaje a exigir que el proveedor del SET facture al usuario en nombre y por cuenta del perceptor de peaje.

6. 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.
7. 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 el acto a que se refiere el artículo 4 *undecies*, apartado 8, y no está incluido en la lista de EIB invalidados mencionada en el artículo 4 *bis*, apartado 7.
10. 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 de peaje.
11. A más tardar [6 meses después de la 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:
- los requisitos relativos a los proveedores del SET;
 - las condiciones de procedimiento, incluidas las condiciones comerciales;
 - el procedimiento de acreditación de los proveedores del SET, y
 - los datos contextuales del peaje.
- Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11 *bis*, apartado 2.

12. A más tardar [*6 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva*], la Comisión adoptará actos de ejecución para precisar las obligaciones de los perceptores de peaje en lo que se refiere a:

- la aceptación de proveedores del SET en los dominios del SET de los que sean responsables los perceptores de peaje;
- las medidas que deban tomarse en caso de deficiencias en el funcionamiento del SET imputables al perceptor de peaje.

Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11 *bis*, apartado 2.

Artículo 4 quater

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 e idéntico para todos los proveedores del SET acreditados en un mismo dominio del SET. Tomará 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;
- 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 SET conforme a las normas, siempre y cuando dichos costes no estén incluidos en el peaje.

Artículo 4 quinquies

Peajes

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, si hubiera una discrepancia, a efectos de la determinación de la tarifa de peaje aplicable a un vehículo determinado, entre la clasificación del vehículo utilizada por el proveedor del SET y por el perceptor de peaje, prevalezca la de este último, a no ser que pueda demostrarse la existencia de 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 la notificaciones de peaje debidamente justificadas y a las notificaciones de peaje fallidas debidamente justificadas referentes a cualquier cuenta de usuario 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 4 *bis*, apartado 7, 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. A más tardar [*6 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva*], la Comisión adoptará actos de ejecución 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. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11 *bis*, apartado 2.

Artículo 4 sexies

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 u órgano jurisdiccional competente que lo soliciten. Los Estados miembros tomarán también las medidas necesarias para garantizar la exclusión de subvenciones cruzadas entre las actividades realizadas en calidad de proveedor de servicios de peaje y las demás actividades.

Artículo 4 septies

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, 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

6. 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 correspondiente perceptor de peaje.

7. A más tardar [6 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], la Comisión adoptará actos de ejecución para precisar las obligaciones de los usuarios del SET en lo que respecta:

- al suministro de datos al proveedor del SET:

- a la utilización y manejo del EIB.

Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11 *bis*, apartado 2. ☞

⇒ CAPÍTULO III

ÓRGANO DE CONCILIACIÓN

Artículo 4 octies

Establecimiento y funciones

1. Cada Estado miembro que cuente al menos con un dominio del SET designará o establecerá un órgano de conciliación que facilite la mediación entre los perceptores de peaje con 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. El órgano de conciliación estará facultado, en particular, para comprobar que las condiciones contractuales impuestas por un perceptor de peaje a proveedores del SET no son discriminatorias. Estará facultado para comprobar que el SET se remunera en consonancia con los principios previstos en el artículo 4 *quater*.
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 4 octies bis

Procedimiento de mediación

1. Cada Estado miembro a que se refiere el artículo 4 *octies*, apartado 1, 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 a que se refiere el apartado 1 establecerá que el órgano de conciliación indique en un plazo de un mes tras recibir la solicitud de intervención si obran en su poder todos los documentos necesarios para la mediación.

3. El procedimiento a que se refiere el apartado 1 establecerá que el órgano de conciliación emita su dictamen sobre el conflicto en un plazo máximo de seis meses a a partir de 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 a que se refiere el artículo 4 *octies*, apartado 1, y la Comisión tomarán las medidas necesarias para fomentar el intercambio de información entre los órganos de conciliación por lo que respecta a su labor, sus líneas directrices y sus prácticas.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES TÉCNICAS

Artículo 4 nonies

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, en particular que:

- a) una vez almacenados o declarados los parámetros de clasificación del vehículo, incluidos los variables, no es necesaria ninguna otra intervención humana en el interior del vehículo en el transcurso de un viaje, a no ser que se modifiquen las características del vehículo;
- b) la interacción humana con una pieza concreta del equipo instalado a bordo sigue siendo la misma independientemente del dominio del SET de que se trate.

Artículo 4 decies

Elementos adicionales relativos al SET

2 bis. 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 4 ter, apartado 4, y al proceso de ejecución. La relación entre los usuarios del SET y los proveedores del SET, o su equipo instalado a bordo, podrá ser específica para cada proveedor siempre que no se comprometa la interoperabilidad del SET.

3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las autoridades de los Estados miembros puedan exigir a los proveedores de servicios de peaje, incluidos los proveedores del SET, que faciliten datos relativos al tráfico anónimos de sus clientes, ateniéndose al cumplimiento de las normas aplicables en materia de protección de datos. Los Estados miembros solo podrán utilizar dichos datos a efectos de elaborar políticas en materia de tráfico y mejorar la gestión del tráfico.

4. La Comisión adoptará, a más tardar [6 meses después de la 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. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11 *bis*, apartado 2.

Artículo 4 undecies

Componentes de interoperabilidad

3. Cuando se cree un nuevo sistema de telepeaje de las carreteras en el territorio de un Estado miembro, dicho Estado miembro tomará las medidas necesarias para garantizar que el futuro perceptor de peaje responsable para el 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 las carreteras 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, 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 su parte de dicha planificación.

4. 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 equipo instalado a bordo 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, y permitir a un representante autorizado que verifique la idoneidad para su uso de un tipo de equipo instalado a bordo 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.

6. 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 la declaración de conformidad con las especificaciones o de idoneidad para su uso. 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.

7. La Comisión adoptará actos de ejecución, a más tardar [6 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], para establecer los requisitos esenciales de los componentes de interoperabilidad, también 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 la compatibilidad con otros componentes de interoperabilidad en el marco de los procedimientos de cobro de peajes y el SET. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11 *bis*, apartado 2.

8. La Comisión adoptará actos de ejecución, a más tardar [6 meses después de la 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 formato de la declaración «CE».

CAPÍTULO V

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDIA

Artículo 4 duodecies

Procedimiento de salvaguardia

1. En caso de que un Estado miembro tenga motivos para considerar 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 esenciales, 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 a:
 - a) la incorrecta aplicación de las especificaciones técnicas;
 - 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:
 - a) la medida está justificada, informará de ello inmediatamente al Estado miembro interesado y a los demás Estados miembros.
 - b) 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 la conformidad con las especificaciones o la idoneidad para su uso del componente de interoperabilidad con arreglo a las condiciones establecidas por dicho Estado miembro, e informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

Transparencia de las evaluaciones de la conformidad

Las decisiones tomadas por un Estado miembro o un perceptor de peaje relativas a la evaluación de la conformidad con las especificaciones o de la idoneidad para su uso de componentes de interoperabilidad y las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 4 *duodecies* 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 4 terdecies bis

Oficina de contacto única

Cada Estado miembro con al menos dos dominios del SET en su territorio designará una oficina de contacto única para los proveedores del SET. Los Estados miembros harán públicos los detalles de contacto de dicha oficina, y los facilitarán, previa petición, a los proveedores del SET interesados. 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 4 quaterdecies

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 a que se refiere el artículo 4 *undecies*, apartado 8, 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. Al evaluar los organismos que vayan a notificarse, los Estados miembros aplicarán los criterios previstos en el acto a que se refiere el apartado 5. 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 el acto a que se refiere el apartado 5 e 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 el acto a que se refiere el apartado 5, someterá el asunto al Comité de Telepeaje, que dictaminará en un plazo de tres meses. A la vista del dictamen del 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 de ejecución, a más tardar [6 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], para establecer los criterios mínimos de selección de los organismos notificados. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11 *bis*, apartado 2.

Artículo 4 quincecies

Grupo de coordinación

Se creará un grupo de coordinación de los organismos notificados con arreglo al artículo 4 *quaterdecies*, apartado 1 («el grupo de coordinación»), que actuará como grupo de trabajo del Comité de Telepeaje, de acuerdo con el reglamento interno de dicho Comité.

Artículo 4 sexdecies

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, con los siguientes datos:

- 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 que tengan firmados contratos SET con los perceptores de peaje que operan en su zona de competencia.

b) los proveedores del SET a los que se ha concedido el registro con arreglo al artículo 4.

El registro incluirá también las conclusiones de la auditoría a que se refiere el artículo 4, letra e). Los Estados miembros no serán responsables de las actuaciones de los proveedores del SET mencionados en sus registros.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la actualización y la veracidad 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 de [30 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva].

6. La Comisión adoptará actos de ejecución, a más tardar [6 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], para establecer las modalidades de actualización, comprobación e intercambio con la Comisión y otros Estados miembros del contenido de los registros electrónicos nacionales. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11 bis, apartado 2.

CAPÍTULO VII

PRUEBAS PILOTO DE LOS SISTEMAS

Artículo 4 septdecies

Pruebas piloto de sistemas de peaje

1. A fin de permitir el desarrollo técnico del SET, los Estados miembros podrán llevar a cabo temporalmente en partes limitadas de sus dominios del SET y paralelamente al sistema SET normalizado, pruebas piloto de sistemas de peaje que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no cumplan una o varias disposiciones de la presente Directiva.
3. Los proveedores del SET no estarán obligados a participar en las pruebas piloto de sistemas de peaje, a menos que sea esencial para el ensayo de la prueba piloto del sistema de peaje.
4. Antes de iniciar una prueba piloto de sistemas 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 la prueba piloto pudiera perjudicar el correcto funcionamiento del sistema regular de telepeaje de las carreteras o del SET. El período de validez inicial de dicha autorización no excederá de tres años.

CAPÍTULO VIII

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE EL IMPAGO DE CÁNONES DE CARRETERA

↴ nuevo
➡ Consejo

Artículo 5

Procedimiento para el intercambio de información 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 a los puntos de contacto nacionales de otros Estados miembros el acceso 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 II.

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.

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 II 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 6

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 [...] o 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, así como la sanción y, según proceda, los datos relativos al dispositivo empleado para detectar [...] el impago. A tal efecto, el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera podrá utilizar la plantilla que figura en el anexo III.

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 7

Transmisión de informes de los Estados miembros a la Comisión

Cada Estado miembro enviará un informe completo a la Comisión a más tardar [cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva] y cada ➡ [...] ◀ ➡ cuatro ◀ 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 8

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 para velar por que, en un plazo adecuado, los datos personales tratados en virtud de la presente Directiva se rectifiquen cuando sean incorrectos, se supriman o se restrinjan, y por que se fije un plazo límite para la conservación de los datos de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 y las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales de transposición de la Directiva (UE) 2016/680.

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

- a) la ejecución transfronteriza de la obligación de pagar cánones de carretera, dentro del ámbito de aplicación del artículo 4 bis, apartado 12;
- b) el cumplimiento, por parte del perceptor de peajes, de sus obligaciones para con las autoridades fiscales, dentro del ámbito de aplicación del artículo 4 bis, apartado 13; 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 5 y 6.

➡ Los Estados miembros también adoptarán las medidas necesarias para velar Ⓒ por que los interesados tengan los mismos derechos de información, acceso, rectificación, supresión y bloqueo, compensación y recurso judicial que los previstos en el Reglamento (UE) 2016/679 y en las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales de transposición de la Directiva (UE) 2016/680.

➡ 2 bis. 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. Ⓒ

3. Toda persona interesada tendrá derecho a obtener 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 9

Informe

- ⇒ 1. ☐ A más tardar [⇒ [...] ☐ ⇒ cuatro ☐ años después de la entrada en vigor de la presente Directiva], la Comisión deberá presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación ⇒ y los efectos ☐ de ⇒ [...] ☐ la presente Directiva ⇒ [...] ☐ , en particular en lo que respecta a la evolución y el despliegue del SET y a la eficacia y eficiencia del mecanismo para el intercambio de datos en el marco de la investigación de supuestos de impago de cánones de carretera ☐ . ⇒ [...] ☐ ⇒ El informe analizará, en particular, lo siguiente ☐ :
- ⇒ a) los efectos de lo dispuesto en el artículo 4 bis, 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 ⇒ [...] ☐ ⇒ 5 y 6 ☐ en la reducción del número de impagos de cánones de carretera en la Unión ⇒ [...] ☐ ⇒ . ☐
- ⇒ 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) medidas adicionales para garantizar que el SET está disponible en todos los dominios del SET, incluidos los dominios pequeños y periféricos; ☐

⇒ b) ☐ ⇒ [...] ☐ ⇒ medidas para ☐ facilitar aún más la ejecución transfronteriza del pago de cánones de carretera en la Unión ⇒ [...] ☐ .

Artículo 10

Actos delegados

⇒ [...] ☐

⇒ [...] ☐ La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 11 que actualicen el anexo II con el fin de tener en cuenta las modificaciones pertinentes que deban introducirse en las Decisiones 2008/615/JAI ⇒ [...] ☐ y 2008/616/JAI del Consejo o cuando así lo requiera cualquier otro acto pertinente de la Unión.

Artículo 11

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 actos delegados mencionados en el artículo 10 se otorgarán a la Comisión por un periodo de **cinco años** a partir del [la 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 poderes mencionada en el artículo 10 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 10 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.

↓ 219/2009 artículo 1 y apartado 7.7 del anexo
⇒ Consejo

~~Artículo 5~~

~~Procedimiento de Comité~~

~~1. La Comisión estará asistida por el Comité de telepeaje, denominado en lo sucesivo «el Comité».~~

~~2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

⇒ Artículo 11 bis

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. ☺

Artículo ~~6~~ 12

~~Incorporación al Derecho interno~~ ☒ Transposición ☒

1. Los Estados miembros ⇒ [...] C ⇒ adoptarán y publicarán a más tardar [30 meses después de la entrada C en vigor ⇒ de la presente Directiva] C las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a ⇒ [...] C lo dispuesto en los artículos 1 y 3 a 8 y en los anexos II y III ⇒ [...] C. ⇒ [...] C ☒ Comunicarán ☒ inmediatamente a la Comisión ☒ el texto de dichas disposiciones ☒ ⇒ [...] C ⇒ . C

⇒ Aplicarán dichas disposiciones a partir del [30 meses después de la entrada en vigor de C la presente Directiva ⇒] C .

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas ~~harán~~ ☒ incluirán una ☒ referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. ☒ Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, 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. ☒

↴ nuevo

Artículo 13

Derogación

Queda derogada la Directiva 2004/52/CE, con efectos a partir del [día siguiente a la fecha establecida en el artículo 12, 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 que figuran en el anexo V, 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 VI.

↓ Corrección de errores, DO L 200
de 7.6.2004, p. 50 (adaptado)

Artículo ~~7~~ 14

Entrada en vigor

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

↓ Corrección de errores, DO L 200 de 7.6.2004, p. 50

Artículo ~~8~~ 15

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

⇒ [...] ⇐

↓ Corrección de errores, DO L 200
de 7.6.2004, p. 50 (adaptado)
⇒ Consejo

↓ nuevo
⇒ Consejo

ANEXO II

**ELEMENTOS DE DATOS NECESARIOS PARA EFECTUAR LA BÚSQUEDA AUTOMATIZADA A QUE SE
REFIERE EL ARTÍCULO ⇒ [...] ⇐ ⇒ 5 ⇐ , APARTADO 1**

Elemento	O/F ²¹	Observaciones
Datos relativos al vehículo	O	
Estado miembro de matriculación	O	
Número de matrícula	O	(A ²²)
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	

²¹ O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

²² Código armonizado, 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 5, APARTADO 1**

Parte I. Datos relativos a los vehículos

Elemento	O/F ²³	Observaciones
Número de matrícula	O	
Número de bastidor/NIV	O	
Estado miembro de matriculación	O	
Marca	O	(D.1 ²⁴) 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

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

Elemento	O/F ²⁵	Observaciones
Datos relativos a los titulares del vehículo		(C.1 ²⁶) 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.

²³ O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

²⁴ Código armonizado, véase la Directiva 1999/37/CE.

²⁵ O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

²⁶ Código armonizado, véase la Directiva 1999/37/CE.

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.
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».

↓ nuevo

➡ Consejo

ANEXO III

PLANTILLA PARA LA NOTIFICACIÓN

a que se refiere el artículo ➡ [...] ➡ 6 ➡

[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 ➡ [...] ⌂ ➡ ocurrido ⌂ en

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

Página 2

El , un impago del canon de carretera ➡ [...] ⌂ con el vehículo con número de matrícula
[fecha]

..... 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.

➡ El importe del canon de carretera impagado es de EUR/moneda nacional. ⌂

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.

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:

.....

.....

(2) Táchese si no procede.

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

Página 4

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:

a la siguiente dirección:

INFORMACIÓN

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.

(¹) Táchese si no procede.

Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente:

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

[Indicación por el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad o entidad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso].

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

↓ Corrección de errores, DO L 200
 de 7.6.2004, p. 50 (adaptado)
 ➡ Consejo

 $\Rightarrow [\dots] \Leftarrow$



Consejo

ANEXO V

Parte A

Directiva derogada, con la modificación correspondiente (a que se refiere el artículo 13)

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 de transposición al Derecho nacional (a que se refiere el artículo 13)

Directiva	Plazo de transposición
Directiva 2004/52/CE	20 de noviembre de 2005

ANEXO VI

Tabla de correspondencias

Directiva 2004/52/CE	La presente Directiva
Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1, párrafo primero
—	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 2, letra c)
Artículo 1, apartado 3	Artículo 1, apartado 3
—	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 3, apartado 2
Artículo 2, apartado 2, segunda y tercera frases	Artículo 3, apartado 3
Artículo 2, apartado 2, cuarta frase	—
—	Artículo 3, apartado 4
—	Artículo 3, apartado 5
Artículo 2, apartado 3	—
Artículo 2, apartado 4	—
Artículo 2, apartado 5	—
Artículo 2, apartado 6	—

Artículo 2, apartado 7	Artículo 3, apartado 6
Artículo 3, apartado 1	—
Artículo 3, apartado 2, primera frase	—
Artículo 3, apartado 2, segunda frase	—
Artículo 3, apartado 2, tercera frase	Artículo 4, apartado 2
Artículo 3, apartado 3	Artículo 4, apartado 3
Artículo 3, apartado 4	—
Artículo 4, apartado 1	Artículo 4, apartado 1
Artículo 4, apartado 2	—
Artículo 4, apartado 3	Artículo 4, apartado 4
Artículo 4, apartado 4	—
Artículo 4, apartado 5	—
Artículo 4, apartado 6	—
Artículo 4, apartado 7	Artículo 4, apartado 5
Artículo 4, apartado 8	Artículo 4, apartado 6
Artículo 5	—
—	Artículo 5
—	Artículo 6
—	Artículo 7
—	Artículo 8
—	Artículo 9
—	Artículo 10
—	Artículo 11

Artículo 6	Artículo 12, apartado 1
—	Artículo 12, apartado 2
	Artículo 13
Artículo 7	Artículo 14
Artículo 8	Artículo 15
Anexo	☞ [...] ☞
—	Anexo II
—	Anexo III
—	Anexo IV
—	Anexo V
—	Anexo VI
